

Møte torsdag den 13. januar kl. 10

President: Inge Lønning

Dagsorden (nr. 37):

1. Interpellasjon fra representanten Heidi Sørensen til samferdselsministeren:

«Luftfarten befinner seg i en tid med økt konkurranse og store omstillinger. Alle flyselskaper må kutte kostnader, og nye aktører har kommet inn på markedet. Samtidig gjennomfører Avinor AS store omstillinger og nedbemanninger, som internt i organisasjonen er svært kontroversielle. Flygeledere i Avinor AS mener omstillingen har gått på flysikkerheten løs. Samtidig er Luftfartstilsynet inne i en vanskelig periode med flytting til Bodø. Mange ansatte har sagt opp i Luftfartstilsynet, det er vanskelig å rekruttere folk til stillinger i Bodø, og de gjenværende ansatte i tilsynet må gjennomføre opplæring av de nytilsatte. Havarikommisjonen skal gå igjennom situasjonen i norsk luftfart med tanke på om flysikkerheten er god nok.

Hvilke tiltak vil statsråden gjennomføre for å sikre kompetanse innen flysikkerhet i norsk luftfart og sørge for at Luftfartstilsynet fungerer tilfredsstillende?»

2. Interpellasjon fra representanten Olav Gunnar Ballo til kommunal- og regionalministeren:

«Vardø kommune har 18 pst. arbeidsledighet etter at fiskeforedlingsbedriften Aarsæther på Svartnes måtte avvikle driften. En rekke tidligere ansatte mister nå dagpengerettighetene, to år etter at driften opphørte. Uten fornyet råstofftilgang og oppstart av ny virksomhet vil en rekke personer miste alle sine verdier, som ikke vil være omsettelige i Vardø i den situasjonen kommunen nå er i. Tap av fiskekvoter som det tidligere var knyttet lokal leveringsplikt til, har forsterket problemene, fordi mangel på lokalt fiskeråstoff gjør det vanskelig å få til reetablering av virksomheten i Aarsæthers tidligere lokaler.

Hvilke tiltak har statsråden iverksatt, og hvilke tiltak vil statsråden iverksette, som ledd i å bistå lokalsamfunnet Vardø i den situasjonen kommunen nå befinner seg?»

3. Referat

Sak nr. 1:

Interpellasjon fra representanten Heidi Sørensen til samferdselsministeren:

«Luftfarten befinner seg i en tid med økt konkurranse og store omstillinger. Alle flyselskaper må kutte kostnader, og nye aktører har kommet inn på markedet. Samtidig gjennomfører Avinor AS store omstillinger og nedbemanninger, som internt i organisasjonen er svært kontroversielle. Flygeledere i Avinor AS mener omstillingen har gått på flysikkerheten løs. Samtidig er Luftfartstilsynet inne i en vanskelig periode med flytting til Bodø. Mange ansatte har sagt opp i Luftfartstilsynet, det er vanskelig å rekruttere folk til stillinger i Bodø, og de gjenværende an-

satte i tilsynet må gjennomføre opplæring av de nytilsatte. Havarikommisjonen skal gå igjennom situasjonen i norsk luftfart med tanke på om flysikkerheten er god nok.

Hvilke tiltak vil statsråden gjennomføre for å sikre kompetanse innen flysikkerhet i norsk luftfart og sørge for at Luftfartstilsynet fungerer tilfredsstillende?»

Heidi Sørensen (SV) [10:03:28]: Sikkerheten i norsk luftfart har vært god. Det har vært lett å overbevise folk om at det er trygt å fly i Norge. Men skal det fortsatt være trygt å fly i Norge, kreves det økt innsats og handlekraft fra norske myndigheter. Sikkerheten i luften er avhengig av at alle aktørene innen luftfarten fungerer godt og har en god sikkerhetskultur. Skal det være trygt å fly, kreves det at både flyselskapene, som er de som tross alt flyr passasjerene og er gode på sikkerhet, og Avinor, som driver flyplassene og kontrolltårnene, og som styrer luftrommet, gjør en god jobb. Og så kreves det at vi har et luftfartstilsyn som er i stand til å passe på at alle andre gjør jobben sin.

Det spesielle med den situasjonen norsk luftfart er inne i nå, er at det skjer store omstillinger både hos flyselskapene, i Avinor og i Luftfartstilsynet. Det er summen av alt som skjer i de forskjellige deler av luftfarten, som gjør at vi ønsker å ha denne runden i Stortinget om sikkerheten i luften.

Men la meg få presisere én ting: Vi ønsker ikke å gjøre folk redde for å fly. Vårt ønske er at vi framover også skal kunne si til norske reisende at det er trygt å fly i Norge. Men da må vi ta de varselampene som blinker, på alvor.

I juni tok representanten Ausdal Starrfelt fra Arbeiderpartiet opp situasjonen i luftfarten i et skriftlig spørsmål til samferdselsministeren. I sitt svar skriver statsråden:

«Eg deler oppfatninga di om at den sivile luftfarten i Noreg er inne i ein fase med store endringar og utfordringar. Dei store flyselskapa gjennomfører tiltak for å få billegare drift. Dessutan blir det skipa fleire nye selskap. Konkurransen blir hardare og prisen er ein vesentleg konkurransefaktor i denne samanheng. Under slike tilhøve er det særskild viktig at Luftfartstilsynet kan utføre sine kontroll- og tilsynsoppgåver på ein fullt ut forsvarleg og effektiv måte.»

Høsten 2004 ble det også klart at omstillingsprosessen i Avinor er svært vanskelig, og at det ikke er kommunikasjon mellom ledelse og tillitsvalgte. Flygelederne uttrykker offentlig at de er bekymret for flysikkerheten i Norge på grunn av omstillingen. Omstillingsprosessen i Avinor heter «Take-off-05», og etter flere runder, der også flytrafikken ble rammet, er det nå tatt time out i denne omstillingsprosessen. Fra vår side vil vi understreke at forholdet mellom ledelse og ansatte i en sikkerhetsorganisasjon er viktig for organisasjonens evne til å utføre den jobben de skal gjøre. Flysikkerheten i Norge er derfor avhengig av den kompetansen som befinner seg inne i hodene på dem som er ansatt. Denne forståelsen var det ikke alltid like lett å se at ledelsen i Avinor delte.

(Sørensen)

I høst hadde vi også en skrekkopplevelse som etter en heldedåd ikke fikk et tragisk utfall. En mann gikk amok med øks og forsøkte å styrte et Kato Air-fly. Sikkerhetsrutinene på kortbanenettet kom i fokus, og den vedtatte gjennomføringen av sikkerhetskontroller av alle som skal om bord i fly også på kortbanenettet, ble forsert. Opplevelsen viste med all grufull tydelighet hvor sårbare vi er.

På bakgrunn av den turbulensen vi opplevde i luftfarten, gav samferdselsministeren et spesialoppdrag til Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane. Oppdraget gikk ut på å gå igjennom hele situasjonen i norsk luftfart med tanke på sikkerhet, og å avlegge en rapport for Regjeringen før sommeren 2005.

Med utfordringene i luftfarten ble også oppmerksomheten rettet mot tilstanden i Luftfartstilsynet. Allerede i sitt svar til representanten Ausdal Starrfelt i juni 2004 skriver samferdselsministeren følgende om situasjonen i Luftfartstilsynet:

«I den daglege drifta er konsekvensane at det blir gjennomført færre inspeksjonar i flyselskapa, i verkstadene o.a. Samstundes er det registrert at talet på avvik aukar i dei inspeksjonane som er gjennomførte.»

I løpet av høsten ble det også klart at et relativt stort antall ansatte i Luftfartstilsynet hadde sagt opp sine stillinger. De gjenværende ansatte måtte drive opplæring av dem som var nyansatte, samtidig som de måtte dekke funksjonene til dem som hadde sluttet, og ellers utføre sin vanlige jobb.

Sist uke valgte Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane å legge fram en delrapport som omhandlet Luftfartstilsynet, fordi Luftfartstilsynet har en overordnet rolle som myndighetenes kontrollorgan for Luftfart-Norge. Den valgte å gjøre det på grunn av den uro og den usikkerhet som har oppstått i kjølvannet av Stortingets vedtak om flytting av tilsynet til Bodø. Jeg vil gå igjennom noen av de punktene som Havarikommisjonen trekker fram. Men la meg først få si: Forholdene Havarikommisjonen peker på, er veldig alvorlige. Vi kan ikke leve med et tilsyn hvor viktige deler av virksomheten ligger nede.

Om den rekrutteringsprosess som er gjennomført i tilsynet, skriver Havarikommisjonen at den studie som ble gjort av Arbeids- og administrasjonsdepartementet under Victor D. Norman, ikke i tilstrekkelig grad tok høyde for de kompetansekrav som må stilles ved rekruttering av sentrale luftfartsfaglige stillinger i Luftfartstilsynet.

Havarikommisjonen understreker også at tilsynet er underlagt et til dels rigidt internasjonalt regelverk og blir kontrollert opp mot det. Den påpeker også at hvis Luftfartstilsynet av ulike grunner ikke makter å leve opp til de internasjonale kravene, kan Luftfartstilsynet risikere å bli underkjent, med tap av anseelse og internasjonale sanksjoner eller restriksjoner som mulige konsekvenser. Dette er ingen ønsket situasjon for norsk luftfart.

Havarikommisjonen peker så på tre områder i Luftfartstilsynet som ikke fungerer tilfredsstillende. Det er den seksjonen som handler om luftdyktighet, inklusive

typeaksept, og som godkjenner nye flytyper og vesentlige reparasjoner og modifikasjoner av fly. Så er det helikoptervirksomheten offshore, som har mistet sentrale fagpersoner. Havarikommisjonen trekker fram at bl.a. en rekke av sikkerhetstilrådingene som ble gitt etter den alvorlige Norne-ulykken i 1997, fortsatt er til behandling, dvs. at tiltak som kan bidra til bedret sikkerhet, ennå ikke er iverksatt. Og med de stormer og orkaner vi har opplevd de siste ukene, kan det vel tenkes at det å fly helikopter til Nordsjøen er en virksomhet vi ønsker å ha godt tilsyn med. Den tredje delen som ikke fungerer tilfredsstillende, er det som handler om risikobasert tilsyn. Havarikommisjonen sier at Luftfartstilsynet pr. i dag ikke har den nødvendige fagkompetansen til å kunne utføre dette arbeidet. Det er alvorlig. Det er kanskje på sikt det mest alvorlige, for det går også ut over hvilke krav man skal kunne stille videre.

Havarikommisjonen sier så at det er svært viktig i denne tiden med økt konkurranse og stram økonomi at vi har et tilsyn som fungerer, fordi de omstillingsprosessene som handler om rasjonalisering, nedbemanning, fusjoner, organisasjonsendringer og oppsplitting av ansvarsforhold, er potensielt risikoskapende, og derfor er det spesielt viktig å ha fokus på det.

Havarikommisjonen peker også på at internasjonale studier viser at i etterkant av store omstillingsprosesser har man f.eks. i USA og Sveits sett en opphoping av alvorlige hendelser og ulykker. Det er grunn til å tenke at vi snart kan komme inn i en slik fase, og at det derfor er grunn til å være ekstra oppmerksom.

Havarikommisjonen konkluderer med at det må utarbeides en handlingsplan – og at dette må gjøres av Samferdselsdepartementet i samråd med Luftfartstilsynet – for hvordan man så raskt som mulig kan bringe Luftfartstilsynet opp på et nivå der det fungerer tilfredsstillende.

La meg til slutt si én ting: Jeg har registrert at noen har tolket oss dit hen at når vi sier at sikkerheten er viktigst, betyr det at vi ønsker en omkamp om det vedtaket Stortinget har fattet om flytting til Bodø. Det er ikke riktig. Stortingets vedtak står fast, og det er Regjeringens ansvar å gjennomføre det vedtaket. Hvilke tiltak vil statsråden da sette i verk for å sikre kompetanse i luftsikkerheten i norsk luftfart og sørge for at tilsynet fungerer tilfredsstillende?

Statsråd Torild Skogsholm [10:14:01]: I Norge spiller flyet en svært viktig rolle, både for privatpersoner og for næringslivet. Distriktene er avhengige av en godt fungerende flytrafikk. Jeg legger derfor stor vekt på at myndighetene, flyselskap og Avinor skal bidra til effektive og ikke minst sikre flyreiser. Omstillingene i luftfarten har dette som utgangspunkt.

Representanten Heidi Sørensen peker på mange sikkerhetsutfordringer innenfor luftfarten som jeg er svært opptatt av, og jeg har lyst til å gi honnør til representanten Sørensen fordi hun har stilt denne interpellasjonen. Jeg vil innledningsvis forsikre om at det for Regjeringen er av avgjørende betydning at de ulike omstillingene vi nå ser innenfor norsk luftfart, ikke skal svekke flysikker-

heten. Målet for Regjeringen er stadig å bedre sikkerheten.

Det er mye debatt om luftfart og sikkerhet for tiden. Det er bra. Jeg er imidlertid opptatt av at flysikkerheten ikke skal brukes som argument mot enhver form for omstilling. Det er naturlig at de som rammes av omstilling og tap av arbeidsplasser, reagerer, men vi må være varsomme med å bruke sikkerhet som argument mot omstilling som av mange grunner kan være helt nødvendig.

Det pågår svært store omstillinger, også internasjonalt, både på infrastrukturen og blant flyselskapene. Denne omstillingen har både økt effektivitet og styrket sikkerhet som mål. Omstillingene ledsages av et betydelig utviklingsarbeid på regelverkssiden. Både nasjonalt og internasjonalt stilles det videre stadig større krav til flysikkerheten, både på det området som vi kaller «safety», og på «security». Teknisk Ukeblad viste f.eks. nylig på sin hjemmeside til at flysikkerheten på det globale plan var svært bra i 2004 sammenlignet med tidligere år.

Jeg gjør imidlertid oppmerksom på at en eventuell sikkerhetsmessig negativ effekt av omstillingene i luftfarten ikke uten videre kan måles ved et øyeblikksbilde. Antallet ulykker og hendelser innenfor luftfarten er svært lavt. Vi må derfor se på utviklingen over et langt tidsrom. Og da er det viktig at vi arbeider for å unngå å se en negativ utvikling.

Så til den pågående omstillingen i Avinor. Avinors styre har vedtatt et omfattende omstillingsprogram som har som mål å redusere kostnadene med 400 mill. kr pr. år fra og med 2006. Dette er nødvendig for at selskapet skal være i stand til å møte framtidige utfordringer, og for å kunne tilby flyselskapene rimelige tjenester. Kostnadene har gått ned, noe som har bidratt til at Samferdselsdepartementet kan senke luftfartsavgiftene med nær 1 pst. fra 1. januar 2005. De reisende i dette landet får da nytten av rimelige og sikre lufthavntjenester.

Det er fra Avinors side lagt til grunn at omstillingstiltakene skal innebære at sikkerhetsnivået i norsk luftfart minst skal opprettholdes. Også fra Regjeringens side er det en absolutt forutsetning at sikkerhetsnivået skal opprettholdes eller bli bedre.

Regjeringen redegjorde nærmere for omstillingen i St.meld. nr. 36 for 2003-2004, Om virksomheten til Avinor AS, samt i budsjettproposisjonen for 2005. Som det framgår der, har jeg ikke funnet grunnlag for å gripe inn i prosessen, men jeg følger nøye utviklingen, og særlig eventuelle konsekvenser for flysikkerheten. I denne situasjonen, med den utviklingen som foregår både når det gjelder aktører i dette markedet og i forhold til flyplasser, er det spesielt viktig at vi har et tilsyn som kan følge med.

Så litt om Luftfartstilsynet. Tilsynets hovedoppgave er å føre tilsyn med at aktørene følger regelverk og bestemmelser på sikkerhetsområdet. Det er med andre ord den enkelte aktør, som Avinor og flyselskapene, som har ansvaret for sikkerheten.

Luftfartstilsynet skal flytte til Bodø. Jeg tar det for gitt at Stortingets vedtak om dette ligger fast. Jeg legger derfor til grunn at ledelsen skal være etablert i Bodø innen

1. januar 2007. Informasjon fra Luftfartstilsynet viser at det vil være vanskelig å ha et fullt operativt tilsyn på plass i Bodø fra denne dato. For meg er det en overordnet målsetting at flysikkerheten skal opprettholdes under flytteprosessen, og at tilsynsfunksjonene skal svekkes minst mulig i flytteperioden. Jeg vil derfor vurdere å åpne for at enkelte funksjoner i Luftfartstilsynet kan beholdes midlertidig i Oslo utover 1. januar 2007. Jeg tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med resultatet av disse vurderingene i vårsesjonen 2005. Som et strakstiltak har jeg tidligere funnet det formålstjenlig å åpne for at et mindre antall medarbeidere i tilsynet kan gis tilbud om arbeidssted i Oslo utover den opprinnelige flyttedatoen.

Jeg vil imidlertid vise til at til tross for utfordringene knyttet til bemanningen arbeider det pr. i dag så mange som ca. 130 høyt kvalifiserte personer i tilsynet samt om lag 20 personer som er tilsatt, og som er under opplæring, på kontoret i Bodø. Det vil være tilsynsledelsens ansvar å påse at disse betydelige ressursene utnyttes best mulig med sikte på opprettholdelse av tilsynsoppgavene.

Som det vises til i interpellasjonen, har jeg gitt Havarikommissjonen for sivil luftfart og jernbane i oppdrag å foreta en vurdering av hvordan flysikkerheten ivaretas i den omstillingsfasen som både luftfartsnæringen og luftfartsmyndighetene nå er inne i. Havarikommissjonen skal overlevere sine vurderinger til departementet innen 1. juni 2005. Kommisjonen skal ved behov rapportere til Samferdselsdepartementet undervegs i arbeidet.

Kommisjonen har utarbeidet en delrapport om utfordringene knyttet til Luftfartstilsynet. Etter Havarikommissjonens vurdering fungerer ikke tilsynet pr. i dag fullt ut tilfredsstillende. Havarikommissjonen ber derfor om at Samferdselsdepartementet i samråd med Luftfartstilsynet utarbeider en konkret handlingsplan for å sikre kompetansen på noen sentrale områder, som f.eks. helikoptervirksomheten offshore, luftdyktighet og risikobasert tilsyn.

Havarikommissjonens vurderinger er i tråd med de vurderingene også departementet har gjort seg, og departementet tok kontakt med Luftfartstilsynet om disse problemstillingene før vi fikk rapporten fra Havarikommissjonen. Kommisjonens rapport vil bli fulgt opp ytterligere. Både ulike organisatoriske løsninger og persontiltak vil bli vurdert. Jeg vil i meldingen som vi legger fram for Stortinget om kort tid, presisere nærmere hvordan en slik plan skal se ut.

Avslutningsvis vil jeg påpeke at jeg er svært opptatt av at den samlede flysikkerheten skal ivaretas i en omstillingstid. Jeg ser på Havarikommissjonen så vel som på Avinor og Luftfartstilsynet som viktige bidragsytere i dette arbeidet.

Heidi Sørensen (SV) [10:23:34]: Jeg takker statsråden for svaret. Jeg vil fortsette litt der statsråden slapp, om Havarikommissjonens anbefalinger.

La meg først understreke at jeg er enig i at sikkerhet ikke kan brukes som argument mot enhver omstilling. Men jeg oppfatter det heller ikke slik at det er Havari-

kommisjonens ærend når de er bekymret for tilstanden vi nå befinner oss i.

Havarikommisjonen sier i sine anbefalinger at under «normale» omstendigheter ville det vært den berørte tilsynsmyndighetens eget ansvar å gjennomføre en slik handlingsplan, men i dette tilfellet finner Havarikommisjonen at

«Samferdselsdepartementet i samråd med Luftfartstilsynet påtar seg dette ansvaret. Dette fordi politisk involvering har vært og er en sentral del av problemstillingen og derfor representerer mulige, og etter HSLBs oppfatning, nødvendige virkemidler i en slik handlingsplan».

La meg så si at vi har tidligere også sagt at de konkrete tiltak som statsråden her refererer til, er tiltak vi kan stille oss bak. Det gjelder de tiltak som er knyttet til at noen funksjoner midlertidig blir i Oslo. Det vi ikke kan akseptere, er den situasjonen som er i Luftfartstilsynet pr. dato, beskrevet i Havarikommisjonens rapport.

Jeg har bare ett ærend til slutt, og det er å si at vi ser fram til å få den nevnte handlingsplanen framlagt for Stortinget så raskt som mulig. Det som har skjedd etter at direktøren for Luftfartstilsynet sendte brev til statsråden i desember, er at folk som først har takket ja til stillinger i Bodø, i ettertid så har sagt dem opp på grunn av den usikkerheten som er. Det er meget uheldig. Det er viktig at vi får handlingsplanen på plass så raskt som overhodet mulig, slik at arbeidet kan settes i gang for fullt. Vi har tidligere sagt at vi ønsker den innen utgangen av januar. Når statsråden sier så raskt som mulig, vil jeg gjerne stille spørsmål om det er en slik tidshorisont hun ser for seg.

Statsråd Torild Skogsholm [10:26:38]: Vi snakker om at sikkerheten kan bli brukt som argument mot omstillingsprosesser, men det var ikke det som var temaet i Havarikommisjonens rapport til oss. Det gikk på de konkrete utfordringene vi har i Luftfartstilsynet i dag.

Vi har sett det som nødvendig å be om innspill fra en kvalifisert ekstern instans som skal foreta vurderinger av denne situasjonen. En ting er at mange aktører står i en omstilling, men vi har også tilsynet som skal føre tilsyn med dette, som står i en omstilling.

Som jeg sa i mitt innlegg, er de vurderingene som Havarikommisjonen kom med, i tråd med de vurderingene som departementet allerede hadde gjort seg. Vi ser at vi ikke kan ha det slik at vi mangler viktige funksjoner. De må på plass. Det er det vi har jobbet ut fra. Derfor har vi åpnet for at om vi ikke får disse på plass i Bodø nå, må vi gi rom for at de kan få være i Oslo. Det det handler om her, er å ta tilsyn med sikkerhet på alvor. Da vil jeg også understreke at det er et tilsyn med sikkerheten. Dette fratår på ingen måte aktørene, det være seg lufthavnen eller selskapene, det ansvaret de har for sikkerheten. Det tror jeg alle aktørene er innforstått med. Men vi trenger noen som kan se alle aktørene i kortene. Det er det som er tilsynets funksjon.

Nå er vi i den situasjon, etter to utlysingsrunder, at vi har altfor få på plass i Bodø i forhold til det vi skulle ha hatt etter den tidsplanen som har vært utarbeidet. Og da

har jeg lyst til å understreke at jeg ikke vet om noe annet tilsyn av dem som skal flytte, som har jobbet så målrettet ut fra klare milepæler underveis, fordi vi har sett at for å få en vellykket flytting her, må vi ha en ordentlig plan for det.

Slik utviklingen har gått nå, er vi ikke på plass. Derfor har vi grepet fatt i strakstiltak, for vi har sett det som nødvendig. Jeg kommer tilbake til Stortinget så snart jeg kan. Jeg kan ikke love en dato her og nå, men jeg lover at vi har et meget høyt tempo på dette. Men vi ønsker også en god kvalitet på det vi kommer med.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [10:29:40]: Eg er glad for interpellasjonen og stiller meg bak det representanten Sørensen sa i sitt innlegg. På tre minutt vil eg i all hovudsak konsentrera meg om Luftfartstilsynet og vera så framtidretta som mogleg.

Eg er glad for at statsråden no er offensiv i forhold til problemstillingane, kanskje med unntak av situasjonen i Avinor AS. Men no skal eg altså snakka om Luftfartstilsynet.

Det er eit og eit halvt år sidan vedtaket vart fatta. Premissane var nok noko feil, litt overdrivne vart det sagt, om at det var altfor mykje flyfagleg personell. Statsråden har nølt litt undervegs. Tida kunne nok vore brukt meir offensivt. Men no er no, og så kan ein alltid diskutera kva som er flyfaglege stillingar.

For Arbeidarpartiet er det slik at tryggleiken ligg i botnen. Tryggleiken er viktigast – punktum. Og vedtaket står fast. Men ein må sjå på moglegheiter. Ein må kanskje gjera nålauget større i høve til rekruttering. Ein må gjera nokre tilpassingar, som statsråden peiker på. Eg skal gå inn på nokre av desse problemstillingane.

Eg trur det er viktig når ein skal flytta, at ein ser moglegheiter og ikkje problem, og at ein kanskje får nokon til å rekruttera folk til seg, ikkje frå seg. Me veit at motstanden i Luftfartstilsynet har vore stor, og sjølv om ein formelt sett har gjort det ein skulle ha gjort, bør ein kanskje sjå på den sida.

Så har det vore påstått at det er mange med luftfartsfagleg bakgrunn i Bodø som ikkje kjem igjennom det tronge nålauget. Det ber eg statsråden sjå nærmare på. For Havarikommisjonen skriv «at annen relevant erfaring kan kompensere så lenge det er tale om enkelt individ som tas inn i et eksisterende sterkt fagmiljø».

Slik har det vore før. Så seier Havarikommisjonen at dei meiner at dette er eit godt skjøn, slik at det må kunna gjelda igjen. Då må ein sjå på folk som er oppsagde i Forsvaret, eller som kan tenkja seg å flytta frå Forsvaret, folk som kanskje ikkje har tilstrekkeleg sivil luftfartsbakgrunn, folk som har teknisk utdanning. Kanskje kan ein laga nokre pakkar for at dei skal kunna oppdatera seg og gå inn i eit totalt miljø.

Eg har vorte sitert på at eg vil ha ein eigen sjef i Bodø. Eg trur det er viktig at ein rekrutterer folk til seg, ikkje frå seg. Eg vil gjerne at statsråden svarer på om ho er einig med Havarikommisjonen i at dette må Samferdsledepartementet ta tak i, eller om ho vil at det framleis skal liggja hos Luftfartstilsynet sjølv.

Det er vårt syn at me ikkje har ein dag å mista. Ein må bruka tida veldig aktivt. Me må vera opne for tilpassingar på tidsaspektet og kanskje òg når det gjeld nokre få stillingar. Men dette er ikkje nokon omkamp. Det er berre å stadfesta flyttinga og gjera det på ein måte som er sikker. Bodø skal verta Luftfartstilsynets arbeidsplass og tilhaldsstad. Dei fleste skal vera der frå 2007, og etter kvart skal alle til Bodø.

Hans Gjeisar Kjæstad (H) [10:33:17]: Det var helt nødvendig med forandringer i forvaltningen av Samferdsels-Norge. Tunge strukturer og arbeidsrutiner var ikke tilpasset en verden i forandring. Nødvendige endringsprosesser og innovasjon støtte an mot andre interesser enn de organisasjonene var satt til å ivareta. Brukergruppene er ofte uorganiserte og kjemper en ulik kamp mot organiserte interesser. Slik var det f.eks. med flypassasjerene, som så altfor lenge måtte finne seg i ublide billettpriser grunnet manglende konkurranse mellom flyselskapene og umoderne og tungroddede forvaltningssystemer som ble dyre å drifte. Fristilling av umoderne forvaltningsbedrifter var et riktig grep for å fremelske kreativitet og nyttiggjøre seg den store kompetanse som ansatte bokstavelig talt satt inne med.

Moderniseringsprosessen utfordret sterke grupper. Flygelederne med lønnsnivå i femte gir og omstillingsmodus i revers utdypet sin posisjon ved å lamme Fly-Norge. Det ble reist påstander om at omstillingene ville redusere sikkerhetsnivået i luften. Det er grunn til å advare mot å skyve sikkerheten foran seg for å slippe å ta nødvendige organisatoriske grep. Særlig beklagelig er det at grupper som selv er i stand til å påvirke sikkerheten, bruker dette grepet. Selvoppfylte profetier er en liten aktverdig aktivitet.

Forutsetningen for modernisering av det gamle luftfartsverket har hele tiden vært at organisasjonen skulle bygges opp som en sikkerhetsorganisasjon. Ikke én forandring skulle gjennomføres som ikke skulle være med på å bidra til det høye sikkerhetsnivået vi allerede har i Luftfarts-Norge.

Luftfart er verdens sikreste transportform – og var sikrere i 2004 enn noensinne. Vi har sluttet oss til internasjonale luftfartsorganisasjoner som setter sikkerhetskriterier for medlemskap, og som overvåker medlemmenes oppfølging av sikkerhetsprosedyrene. Senest 9. november i fjor vedtok Stortinget å innpasse et EU-direktiv i norsk lov som pålegger medlemmene drastisk økt rapporteringsplikt når det gjelder flyplasser og fly. Også nasjonalt fikk vi et bevis på handlingsdyktighet da øksedramaet om bord på flyet ved Narvik førte til forsert gjennomføring av sikkerhetskontroll av passasjerer og bagasje.

Flytteprosessen i Luftfartstilsynet representerer en stor utfordring, men prosessen vil ikke skje raskere enn at sikkerheten henger med hele tiden og hele veien.

Havarikommisjonen skal analysere sikkerhet i forbindelse med omstillingsprosessen i forhold til både luftfartsnæringen og luftfartsmyndighetene. Departementet vil legge frem en handlingsplan som skal se på nøkkel-

kompetanse innenfor luftfart. Den vil bli fremlagt for Stortinget til behandling.

Thore A. Nistad (FrP) [10:36:40]: Jeg vil først få understreke at Fremskrittspartiet stemte imot flytting av Luftfartstilsynet da denne saken i sin tid var oppe til behandling. Allerede den gangen så vi klart de problemene som ville kunne oppstå i flytteprosessen. Luftfartstilsynet var den etaten som var aller minst egnet til flytting, på grunn av de høye krav man setter til den ekspertise og det miljø som trengs for å opprettholde sikkerheten i luften. Det ble den gangen et flertall for flytting av Luftfartstilsynet til Bodø. Flyttingen har imidlertid hele tiden vært basert på at flysikkerheten blir ivaretatt og kvalitetssikret. Sikkerheten må gå først, og uansett må den gis høyeste prioritet.

Fremskrittspartiet understreker nok en gang at samferdselsministeren er konstitusjonelt ansvarlig for at sikkerhetsaspektet blir fulgt opp, og at dette følges med argusøyne fra dag til dag. Det har allerede framkommet signaler og indikasjoner om at flysikkerheten viser tegn til svekkelse, bl.a. i brev/rapport datert 6. januar 2005 fra Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane. Derfor er det samferdselsministerens fulle ansvar at flyttesaken straks blir brakt tilbake til Stortinget for en ny behandling.

Fremskrittspartiet står fast på sitt standpunkt at Luftfartstilsynets lokalisering med det overveiende mål å seimentere en optimal sikkerhet i luften er – og forblir – i Oslo og på Gardermoen, der miljøet og ekspertisen er vel etablert. En hvilken som helst annen lokalisering vil uansett argumentasjon bidra til marginer som ikke vil være til fordel for en optimal sikkerhet i luften.

Geir-Ketil Hansen (SV) [10:38:51]: Av tidsmessige grunner skal jeg avgrense meg til spørsmålet om flysikkerhet og flyttingen av Luftfartstilsynet til Bodø.

Statsråden har signalisert at hun kommer til Stortinget med en orientering om hvordan flyttevedtaket skal gjennomføres. Det må skje raskt. Det haster med å få avklart dette spørsmålet. De tjuetalls personer som har begynt i Bodø, må få klar melding om at flyttevedtaket skal gjennomføres. Det samme gjelder for dem som vil søke seg til Luftfartstilsynet framover. Ved siste tilsetning har seks av ni personer som er ansatt, ikke tatt jobben på grunn av usikkerhet om flyttingen. Derfor er det behov for en rask avklaring.

SV var med på stortingsvedtaket om å flytte tilsynet til Bodø, og vår holdning står ved lag. Flyttingen skal gjennomføres, men det er åpenbart at det trengs mer tid enn opprinnelig forutsatt.

Havarikommisjonen har kommet med en underveisrapport som forteller at viktige funksjoner i tilsynet er svekket fordi en rekke personer har sluttet. Det er alvorlig, og tiltak må iverksettes. Men utfordringene må ikke framstå som uoverkommelige.

Det svenske luftfartstilsynet ble i sin tid flyttet fra Stockholm til Norrköping. Også de måtte foreta noen tilpassinger ved at enkelte funksjoner i ettertid ble lagt til

Arlanda. Svenskene klarte det. Da må vi jammen klare det også her i Norge.

Havarikommisjonen tar ikke stilling til flyttevedtaket, men mener rett og slett at departementet i samråd med tilsynet må utarbeide en troverdig tiltaksplan for tre viktige funksjoner i tilsynet så raskt som mulig. I tråd med det mener jeg at statsråden må ta et direkte grep om selve flytteprosessen.

Jeg har med stor forbauselse registrert at Luftfartstilsynets ledelse er ute på den politiske arena og debatterer om Stortingets vedtak kan og bør gjennomføres – ja sågar om tilsynet muligens burde flyttes til et annet sted. Det er direkte uakseptabelt. Dette er et tydelig signal om at Luftfartstilsynet har en ledelse som ikke tror på at vedtaket kan gjennomføres, og som leder denne prosessen med ryggen først. Det går ikke når vi snakker om den kanskje vanskeligste flytteprosessen av alle. Den må ledes av personer som både har engasjement og entusiasme, som tror på at flytting er mulig, og som mener at det er fornuftig.

Jeg har registrert forslaget om at flytteprosessen bør ledes av en egen direktør, plassert i Bodø. Det er jeg enig i, og det kan tilføyes: direkte underlagt departementets ledelse.

Vi forventer derfor, slik Heidi Sørensen uttalte i sitt innlegg, at når saken kommer til Stortinget i nær framtid, blir all tvil ryddet til side, og at statsråden tar et direkte grep om selve flytteprosessen, slik at flyttingen til Bodø kan gjennomføres slik Stortinget har forutsatt.

Jan Sahl (KrF) [10:41:43]: For Kristelig Folkeparti er det viktig å gi sin fulle støtte til den prioriteringen av sikkerhet i luftfarten som samferdselsminister Skogsholm vektlegger så sterkt.

Det er ingen tvil om at omstillingsprosessen som norsk luftfart er i ferd med å gjennomføre, er omfattende. Den omstillingen som Stortinget har vedtatt, er omfattende, men omstillingsprosessen skal gå sin gang. Ingen skal noensinne være i tvil om at mens denne omstillingsprosessen pågår, har sikkerheten første prioritet.

Jeg er glad for at det er bred enighet i Stortinget og departementet om at sikkerheten i luften skal ivaretas mens vi foretar de omstillingene vi nå gjør. Samtidig må det være helt klart at omstillingsprosessen som er på gang, skal fortsette, selv om tempoet må settes noe ned. Kristelig Folkeparti holder stø kurs i lokaliseringssaken. Vi vil fortsatt flytte hele Luftfartstilsynet til Bodø. Flyttingen er vedtatt av Stortinget og skal gjennomføres. Luftfartsmiljøet i Bodø er solid og har allerede ansvaret for en betydelig del av den sivile så vel som den militære luftfarten i landet. Bodøs solide luftfartsmiljø ønsker tilsynet velkommen til byen.

Kristelig Folkeparti støtter statsrådens vurdering av en midlertidig deling og understreker svært sterkt, som statsråd Skogsholm også gjør, at en slik eventuell oppdeling av Luftfartstilsynet ikke skal være permanent. Enkelte funksjoner kan beholdes i Oslo for en periode, men ikke på fast basis. Det må overhodet ikke være et alternativ at vi får en permanent deling, med et stort regional-

kontor som ligger i hovedstaden, mens et lite hovedkontor ligger i Bodø.

Kristelig Folkeparti stiller seg positiv til å innføre tiltak og lage konkrete handlingsplaner for den videre flytteprosessen. Deriblant ser vi på muligheten for å opprette en egen prosjektorganisasjon som kan styre flytteprosessen fra Bodø. Jeg tror det er nødvendig av to årsaker: for å skape ro blant allerede ansatte i Bodø, og for å gjøre den videre ansettelsesprosessen troverdig.

Vi har full tillit til at statsråden og Regjeringen vil finne gode løsninger som ivaretar de overordnede hensyn, at det blir gjennomføring av Stortingets vedtak og videreføring av dagens sikkerhetsnivå i norsk luftfart.

Jorunn Ringstad (Sp) [10:44:39]: Det er eit viktig og alvorleg tema Heidi Sørensen tek opp i interpellasjonen. Tryggleik i transportsektoren må kontinuerleg stå i fokus. Det må vere eit ufråvikeleg krav at vi ikkje skal gå på akkord med tryggleiken i luftfarten eller i andre transportformer. Heidi Sørensen sa i det fyrste innlegget sitt at det er summen av det arbeidet som alle aktørane i luftfarten gjer, som avgjer tryggleiken. Det er eg heilt samd i. Alle brikker må vere på plass og verke saman, dersom det skal fungere optimalt.

Ingen har vel kunna unngå å merke seg at det har vore uro i Avinor i tilknytning til omstillinga som har føregått. Når ein skal gjennomføre store omstillingsprosessar, er det avgjerande at heile organisasjonen er med i arbeidet, og at ein syter for at alle får ein eigarskap til omstillinga. Det er tydeleg at her skortar det ein del i det som har skjedd i Avinor. Statsråden sa at ho følgde denne situasjonen nøye. Men ho må òg heile tida vurdere om ho skal vere passiv tilskodar, for ho har eit overordna ansvar og må nøye vurdere si rolle i slike prosessar.

Luftfartstilsynet har ei viktig rolle i tryggleiksarbeidet innan luftfarten. I dag ser vi at det blir gjort forsøk på å framstille vedtaket om flytting til Bodø og flytteprosessen som årsaker til at ein no stiller spørsmål ved om Luftfartstilsynet vil fungere optimalt i åra framover. Men dersom vi har gode planprosessar for flytting og ei positiv haldning – og ikkje minst vilje – til å gjennomføre vedtaket, har vi fleire eksempel på at flytteprosessar har vore gjennomførte med stort hell.

Senterpartiet står fast på vedtaket om flytting. Vi kan vere med og diskutere om det er nødvendig med meir tid for flytting av enkelte delar av Luftfartstilsynet, men eg er glad for at statsråden slår fast at vedtaket om flytting ligg fast, og at ein skal komme tilbake til Stortinget med ei sak der vi får ei nærmare vurdering av korleis ein kan gjennomføre denne prosessen utan at ein går på akkord med tryggleiken.

Eg trur det er viktig no at vi skapar ro rundt prosessen. Eg har lyst til å be statsråden medverke til – i større grad enn det som har skjedd hittil – å roe ned dei ulike utsegnene der det blir stilt spørsmål både ved flytteprosessen og, ikkje minst, ved heile vedtaket. Det er Stortinget som har gjort eit vedtak, og Stortinget – slik eg har oppfatta det her i dag – står fast på dette vedtaket.

Tor-Arne Strøm (A) [10:48:02]: Etter at vedtaket om flytting ble fattet i Stortinget, har det vært mye brød og sirkus rundt det. Det blir i hvert fall oppfattet slik. Det blir vel også oppfattet slik at man i en del miljøer ønsker en omkamp.

Jeg må si jeg ble litt forundret over Fremskrittspartiets Thore A. Nistad da han synliggjorde at Fremskrittspartiet egentlig – slik jeg oppfatter det i hvert fall – kanskje ønsker en omkamp om flyttevedtaket. Her ville jeg ha sett litt på hvordan representantene fra Nordland og fra landsdelen for øvrig reagerer. Jeg håper i hvert fall, og tror, at et stort flertall i denne salen ikke ønsker noen omkamp, men respekterer vedtaket. Jeg er glad for at statsråden har bekreftet at flyttevedtaket skal gjennomføres.

Så vil jeg også nevne sikkerheten. Det er vel ingen som ønsker å kimse av den når det gjelder luftfart. Det er jobb nr. 1 å ha sikker flytrafikk i dette landet.

Vi er kommet hit i salen i dag fordi vi er lite fornøyd med flytteprosessen, med måten den er blitt håndtert på. Vi får gjort lite med det som har skjedd, men vi er nødt til å se framover. Jeg mener – i likhet med andre – at det viktigste grepet statsråden nå kan ta, er å ansette en egen rekrutteringsansvarlig i Bodø, med kontor der. Det tror jeg kan være med på å løse en del av disse problemene.

Når det gjelder kriteriene som utelukker søkere med kun militær erfaring, virker de strenge. Det må være mulig å lage en egen pakke for disse som gir dem jobb før de har jobbet sju år i sivil luftfart. Jeg tror også det er viktig at man kanskje er litt kreativ og ser på en del pendlerordninger.

Jeg synes det er viktig at statsråden tar med seg en del av de innspillene hun får her i dag. Vi må ha en leder som sitter i førersetet, ikke utenfor. Det er statsrådens oppgave å sørge for dette. Jeg mener også det kan være med på å løse problemene om man ansetter en egen person i Bodø.

Hvis det er noen som lurer på om Bodø har et skikkelig luftfartsmiljø, bør man ta seg en tur dit og det straks, for Bodø er antakeligvis det flotteste og beste stedet når det gjelder luftfartsmiljø i dette landet. Og man har også hatt tradisjon for det. Jeg tror at statsråden må sette inn sterkere skyts hvis flytteprosessen skal lykkes. Når statsråden kommer tilbake til Stortinget, håper jeg at hun har en del gode løsninger.

Jeg vil komme med en oppfordring helt til slutt. Jeg har vel egentlig trodd – hvis dette ikke er riktig, ber jeg noen bekrefte eller avkrefte det – at direktør Skogstad har hatt møte med Bodø kommune og miljøet der. Men jeg oppfattet det slik sist mandag, da vi var der, at så ikke hadde skjedd. Jeg vil oppfordre direktøren til å ta seg en tur til Bodø og snakke med ordføreren der om problemstillingene og om de mulighetene man har for å kunne lykkes med flytteprosessen.

Petter Løvik (H) [10:51:17]: Det er rett at det har skjedd store endringer i norsk luftfart dei siste åra. Noko av det første som blei gjort etter regjeringsskiftet, var å fjerne passasjeravgifta og syte for auka konkurranse, noko som gav lågare prisar, større trafikk og eit betre flytilbod – til glede for både familiar og bedrifter.

Men dette hadde også ein annan effekt: Det tilførte Avinor betydeleg større inntekter, i og med at det er trafikken som genererer inntekter. Samtidig har vi sytt for å gi Avinor ei tredobla årleg løyving frå staten i forhold til tidlegare tider – alt dette for å få betre flyplassar og ein sikrare luftfart i Noreg.

Også omstillinga i Avinor har vore omfattande. Noreg kom svært seint i gang med ho, ei omstilling som andre vestlege land har gjort for fleire år sidan. Men det ville vere fullstendig feil å seie at vi har gått veldig langt i denne omstillinga. Fleire av våre naboland har gått betydeleg lenger på fleire område. For å ta Danmark: Den danske stat eig f.eks. berre vel ein tredjepart av Kastrup, resten er det danske og utanlandske investorar som eig. I Noreg har vi valt at Avinor skal vere eit statleg selskap som skal eige dei fleste av flyplassane.

Nye reglar i Sverige frå 2004 opnar for at private aktørar kan drive flygeleiarteneste. Det er allereie etablert selskap med sikte på å utfordre monopolet. I Noreg har vi valt å halde flygeleiarane innafor Avinor, fordi vi ser på Avinor som ein total sikkerhetsorganisasjon. Vi vil at ein skal sjå desse tinga i samanheng.

Ein viktig føresetnad for alle desse omstillingane og alle desse betringane vi no er i ferd med å gjennomføre, er at sikkerheita heile vegen skal bli betre. Det er sikkert å flyge. Fly er sikrare enn noko anna transportmiddel. Det har aldri vore sikrare å flyge – statistisk sett iallfall – korkje internasjonalt eller nasjonalt enn det er i dag. Styrkinga av økonomien i Avinor har vore viktig i så måte. Den styrkinga er vi i ferd med å gjennomføre. Avinor bidreg til det same gjennom sin omstillingsprosess.

Vi politikarar kan ikkje detaljkontrollere. Vi kan stille krav om at sikkerheita skal vere på topp, men for å få dette til må vi ha eit tilsyn som ser etter at det skjer.

Eg er veldig glad for den breie støtta som i dag er her, til Regjeringas opplegg for framgangsmåte vidare i denne saka.

Lena Jensen (SV) [10:54:38]: Trafikkflygerutdanningen som i dag utelukkende tilbys ved private skoler i Norge, gir ingen formell kompetanse i det offentlige utdanningssystemet. En plassering i høyskolesystemet er tidligere utredet av en ekspertgruppe og vurdert av Flyselskapenes Landsforening og Luftfartstilsynet som et riktig nivå for utdanningen. Riktig kompetansenivå er viktig i forbindelse med det forebyggende arbeidet for å øke sikkerheten i norsk luftfart.

Det er nødvendig å få trafikkflygerutdanningen på et høyere utdanningsnivå. Alle faginstanser har entydig anbefalt dette – jo høyere utdanningsnivå, jo bedre sikkerhet. Trafikkflygere jobber med høy kompleksitet i faget sitt, både teknologisk, trafikalt, organisatorisk og menneskelig. Feil tolereres ikke, og feil kan få fatale konsekvenser.

Jeg er bekymret når Regjeringen signaliserer at den er fornøyd med at en skal legge denne utdanningen på et teknisk fagskolenivå, noe som betyr at utdanningen skal legges på et lavere nivå enn det den ligger på i dag. Det betyr at man senker kompetansen i stedet for å heve den.

Gjennom et samarbeid med Norwegian Aviation College, Universitetet i Tromsø og Luftfartstilsynet har det blitt utarbeidet en modell for trafikkflygerutdanning på universitetsnivå. Dette vil heve kompetansen i utdanningen. Det vil ivareta og igangsette forskning innenfor dette fagfeltet. Det er viktig for sikkerheten. Trafikkflygerutdanning på et bachelornivå kan starte opp når Stortinget gir tilsagn om finansiering. SV har foreslått finansiering, men Regjeringen har ikke prioritert dette.

Jeg vil utfordre statsråd Skogsholm: Er det ikke viktig og riktig å heve trafikkflygerutdanningen til et universitets- og høyskolenivå? Vil ikke dette bidra til å øke flysikkerheten?

Steinar Bastesen (Kp) [10:56:49]: Jeg etterlyser litt mer smidighet når man skal flytte statsinstitusjoner ut av Oslo og til distriktene. Et flertall i Stortinget gikk inn for flytting. Det er irriterende når et stortingsvedtak blir overprøvd. Det er ikke hvem som helst som har vedtatt at en statlig institusjon skal flyttes, men det er Stortinget. Så blir altså stortingsvedtaket overprøvd av byråkratiet. Hvordan kan vi leve med en slik situasjon? De burde trekke klørne til seg og slutte med å overprøve et stortingsvedtak som er endelig fattet.

Det er en nedlatende holdning overfor folk i Bodø og omegn som har søkt på disse stillingene, når man sier at det ikke er nok søkere, og at de ikke er kvalifisert til stillingene. Det er uheort å si noe slikt. Jeg er glad for at statsråden har bekreftet at flyttevedtaket skal gjennomføres.

Det skulle være unødvendig å dra i gang en interpellasjon og diskutere dette på nytt, slik vi gjør i dag. Det er bort i hør og hei. Å neglisjere folk i nordområdene på den måten som det her er gjort, er uheort.

For øvrig vil jeg si at Kystpartiet er imot at Norge skal selges bit for bit!

Presidenten: Presidenten er litt i tvil om hva den geografiske plasseringen av denne interpellasjonsdebatten innebærer, men antar at det ligger innenfor grensen av det som er parlamentarisk forsvarlig.

Heidi Sørensen (SV) [10:59:30]: La meg først få lov til å si at jeg er glad for at nesten alle talere – kanskje med et lite unntak her mot slutten – har understreket at sikkerheten er viktigst, og at sikkerheten kommer først. Noe annet tror jeg ingen har råd til å tenke.

La meg gjenta: For oss er ikke dette en debatt om hvorvidt vedtaket om flytting til Bodø var riktig eller ikke. Vi har tatt opp dette fordi vi har en stor bekymring for sikkerheten i luften – konkurransen, omstillingene i flyselskapene. Det skjer mye, bl.a. omstillingen i Avinor, som har med flyplassene å gjøre, tillitsforholdet mellom de ansatte og ledelsen – og de store utfordringene som finnes i Luftfartstilsynet, de som har ansvaret for å passe på at alle de andre gjør jobben sin. Det er summen av dette som gjør at mange av oss som sitter i komiteen, og som har ansvaret for samferdsel fra Stortingets side, har hatt litt dårlig magefølelse når det gjelder sikkerheten i luften i Norge. Derfor måtte vi finne en egnet måte å få tatt opp dette bredt på

og melde disse bekymringene til statsråden, som har ansvaret for at det er trygt å fly i Norge.

La meg igjen si: Når vi sier at sikkerheten kommer først, betyr ikke det at vi ønsker noen omkamp. Det betyr akkurat det, at sikkerheten kommer først, og at det er Regjeringens ansvar å gjennomføre vedtaket. Vi ønsker at samferdselsministeren så raskt som mulig kommer tilbake til Stortinget med en troverdig handlingsplan for hvordan vedtaket skal gjennomføres, uten at det går på bekostning av sikkerheten. Vi kan ikke gå på akkord med dette. Folk skal vite at det fremdeles er trygt å fly i Norge. Det ansvaret har statsråden, og vi håper at det ikke går mange dagene inn i februar før vi får denne saken til behandling.

Statsråd Torild Skogsholm [11:02:21]: Det ble sagt her at man måtte se på mulighetene og ikke på problemene. Jeg kan love at vi så til de grader skal se på mulighetene, men vi må også se på realitetene. Og det det handler om her, er faktisk å klare å manøvrere slik at vi har et tilsyn som til enhver tid ivaretar tilsynet med sikkerheten i norsk luftfart på en forsvarlig måte, og at vi samtidig får til en vellykket flytting av tilsynet til Bodø.

Jeg legger ikke skjul på at vi ser at dette er krevende – så ærlige må vi være. Men dette tror jeg vi skal få til. Da må vi ha det handlingsrommet vi trenger for å sørge for at vi i praksis har et tilfredsstillende tilsyn med norsk luftfart. Det er med andre ord snakk om å se på mulighetene og realitetene underveis. Og jeg er veldig glad for at flere så sterkt har understreket at det er dette det handler om.

I forhold til spørsmålet om hvorvidt dette vil gå på bekostning av sikkerheten, er det fortsatt slik – og det må vi ikke glemme – at det er aktørene innenfor sektoren, flyselskap og lufthavner, som har ansvaret for sikkerheten innenfor sitt område. Men vi må ha noen som kan se dem i kortene.

Når det gjelder hvor lett eller hvor krevende dette skal være, handler det om å se realitetene i øynene. Det har alltid vært vanskelig å finne den spesialkompetansen man har vært på jakt etter, til tilsynet. Det som nå er tilfellet, er at vi er på jakt etter veldig mange på én gang. Det er det som er krevende nå. Jeg vet at Bodø er et veldig all right sted å bo. Derfor tror jeg at vi etter hvert vil se at det er flere og flere som finner ut at der vil de være, og at det er et sted der det er et luftfartsfaglig miljø som det er interessant å jobbe i.

Vi må underveis i denne prosessen ha øynene åpne for realitetene. Vi skulle nå ha kommet lenger enn vi har kommet. Jeg vil også understreke at departementet kommer til å gå mer inn i denne prosessen enn det man gjør i tilsvarende flytteprosesser, fordi vi ser mer behov for trygghet for at vi har kompetansen på plass underveis. I forhold til at vi skal ha uavhengige tilsyn, er det kanskje noen som vil sette spørsmålsteget ved at departementet går så tungt inn i dette. Men det velger vi å gjøre av hensyn til at vi skal ha sikkerhet for at kompetansen er på plass underveis i flyttingen.

Presidenten: Sak nr. 1 er dermed ferdigbehandlet.

S a k n r . 2

Interpellasjon fra representanten Olav Gunnar Ballo til kommunal- og regionalministeren:

«Vardø kommune har 18 pst. arbeidsledighet etter at fiskeforedlingsbedriften Aarsæther på Svartnes måtte avvikle driften. En rekke tidligere ansatte mister nå dagpengerettighetene, to år etter at driften opphørte. Uten fornyet råstofftilgang og oppstart av ny virksomhet vil en rekke personer miste alle sine verdier, som ikke vil være omsettelege i Vardø i den situasjonen kommunen nå er i. Tap av fiskekvoter som det tidligere var knyttet lokal leveringsplikt til, har forsterket problemene, fordi mangel på lokalt fiskeråstoff gjør det vanskelig å få til reetablering av virksomheten i Aarsæthers tidligere lokaler.

Hvilke tiltak har statsråden iverksatt, og hvilke tiltak vil statsråden iverksette, som ledd i å bistå lokalsamfunnet Vardø i den situasjonen kommunen nå befinner seg?»

Olav Gunnar Ballo (SV) [11:06:44]: Utgangspunktet for denne interpellasjonen er beskrivelsen av situasjonen i Vardø spesielt og i Kyst-Finnmark generelt, slik den kom opp i riksmidia senhøstes 2004, og som ble en sak under Stortingets saldering av statsbudsjettet for 2004, som endte med en ekstra bevilgning på 75 mill. kr til kystsamfunnene i Finnmark i desember 2004.

Beskrivelsen av Vardø og kystsamfunnene som framkom i media, har etter mitt syn to innbyrdes motstridende sider. På den ene siden førte den til dels svært negativt ladede omtalen av Vardø-samfunnet til at byen kom på det nasjonale mediekartet, og at man fikk en debatt om hvilke tiltak som skal til for å bremse, og aller helst snu, den negative utviklingen som Vardø og andre kystsamfunn har opplevd over lang tid. På den annen side kan de innspillene som kom i media, skape inntrykk av et lokalsamfunn som ikke er liv laga. Et naturlig spørsmål er: Hvis det står så dårlig til i Kyst-Finnmark, kan det da være riktig å sette inn tiltak for å hindre det uavvendelige, nemlig at bosettingen gradvis går tilbake, og at samfunnet så gradvis går til grunne?

Den siste problemstillingen skal jeg konsentrere meg om i denne interpellasjonen. Vardø er etter mitt syn en by som burde ha svært gode forutsetninger for å kunne utvikle seg til et livskraftig samfunn, dersom en del basale forutsetninger kommer på plass.

Vardø kommune hadde pr. 1. januar 2004 knapt 2 400 innbyggere, med et areal på 585 km². Med Vardøhus festning er byen verdens nordligste festningsby. Den første festningen ble anlagt allerede i 1307 av Håkon 5 Magnusson, slik at det om to år kan markeres et 700-årsjubileum for festningen i Vardø. Vardø er Vest-Europas eneste by i arktisk klimasone, Norges østligste by, Finnmarks eldste fiskevær og det stedet i landet der de mest omfattende hekseprosessene pågikk på 1600-tallet.

Klimaet er værhardt. Som et eksempel ble det i 1947 plantet 5 000–6 000 trær i Vardø kommune: gran, pil og buskfuuru. Det eneste som står igjen i dag, er noen granbusker, og de er omtrent like store som da de ble plantet i 1947. I tillegg er det én rogn på Vardøhus festning som

man har klart å ivareta ved å pakke den inn om vinteren. Det som man kanskje skulle tro er en ulempe, er på mange måter en fordel i turistsammenheng, fordi dette gjør Vardø så spesiell at turister som kommer dit, ikke har sett tilsvarende noen andre steder. Det gjelder også kystlinjen som er på landsiden, og rundt Finnmarkskysten.

Begrepet «Ultima Thule» er brukt om stedet, altså verdens ende. Som de oppdagere vi mennesker er, søker vi jo ofte verdens ytterpunkter, enten det skulle være i verdensrommet, helt ut mot Mars og Melkeveien, eller for den saks skyld mot den ytterste utpost i Barentshavet.

I en situasjon der både storting og regjering har erkjent at tiltak er nødvendig, er det viktig å peke på mulighetene i stedet for å gå seg vill i mulige begrensninger. Jeg vil her trekke fram spesielt ett eksempel: Hekseprosessene i Norge på 1600-tallet var mest omfattende i Vardø. 88 kvinner ble brent på bålet i Vardø, i tillegg til at fire døde i fangenskap. Det er de mest omfattende prosesser i hele Europa, sett i forhold til folketallet. Det finnes nøyaktige opptegetninger av hver eneste kvinne som mistet livet, og hver enkelt historie kan fortsatt rekonstrueres. Det snakkes i Vardø om opprettelse av et heksemuseum som skal presentere denne makabre delen av byens historie, og om en synliggjøring gjennom modell og eventuelt minnesmerke på det sted der prosessene fant sted.

Jeg kan nevne som ett eksempel at Salem i Massachusetts i 1692 hadde prosesser som medførte at seks kvinner ble brent på bålet som hekser. I Salem, som har 40 000 innbyggere, er dette kanskje den viktigste næringsveien i turistsammenheng. Det kommer turister fra hele verden.

Man hadde et arrangement i fjor i Vardø – man har egentlig hatt det hvert år – som ble presentert i China Daily over fire sider, i tillegg til at det var oppslag i aviser både i Qatar, Tyskland og Storbritannia, bare for å ha nevnt noen.

Potensialet både i Vardø og langs resten av Finnmarkskysten når det gjelder turisme, er enormt. Ut fra de tall som jeg har fått oppgitt, er det bare gjennom Hurtigrutens anløp ca. 50 000 turister som årlig går i land i Vardø. Det gjør de i dag uten at det egentlig er tilrettelagt for turisme. Man kan besøke Vardøhus festning, men det mangler infrastrukturiltak for øvrig som gjør at turistene legger igjen penger i byen.

I 1935 var Vardø et særdeles stort og viktig samfunn, med 3 600 innbyggere, som drev stor eksport av ishavsfiskeriprodukter, og hadde en betydelig handel med Murmanskysten og Arkhangelsk. I storm og stille drog båtene ut gjennom moloen for å sette garn, og man tok inn store fangster av fisk. Man hadde eksport helt ned til Hamburg i Tyskland og til Petsamo i Finland. Og tønne med saltfisk ble eksportert til hele Europa, Sovjetunionen og andre deler av verden.

I Norge fantes det på den tiden 100 000 fiskere. Det er interessant å merke seg at Dagbladet i en liten notis i går, den 12. januar, beskriver at det norske fiskermanntallet for i fjor ble redusert med 1 407 fiskere, og at tallet nå er nede i 15 797 fiskere. Dette berører naturligvis ikke bare

Vardø-samfunnet, men alle kystsamfunn i Finnmark og fiskeriavhengige samfunn langs hele norskekysten.

Konkret i Vardø kan man peke på at det ble landet 12 000 tonn fisk i 2000. I 2003 var mengden fisk helt nede i 2 000 tonn. Svartnes-anlegget alene var beregnet til å ta 10 000 tonn for å kunne drives. Det sier seg selv at det ikke er mulig å drive fiskeriavhengig virksomhet på land når man ikke får fiskeråstoffet levert. Et samfunn som Vardø kan ha mange andre bein å stå på, men fiskeriene danner likevel grunnmuren i byggverket. Man er altså helt avhengig av forutsigbarhet når det gjelder fiskeråstoffet.

Som forberedelse til denne interpellasjonen besøkte jeg Vardø for to dager siden, den 11. januar. På et møte kommunen arrangerte på dagtid, møtte 40 personer fram. De fleste tok ordet. Mye av debatten handlet om byens muligheter for utvikling, med en utpreget tro på framtiden. Fra daglig leder i prosjektgruppen Vardø i Vekst, Anne Jorunn Kjær, ble det gitt en presentasjon av hvilke forutsetninger som må oppfylles for å snu utviklingen i Vardø. Det aller viktigste som ble understreket, var at man må få til en avklaring når det gjelder Svartnes-anlegget, som binder store ressurser, og som kommunen er helt avhengig av å få utløst ved at Innovasjon Norge ikke lenger prøver å drive inn midlene. Det viser seg jo helt usannsynlig å gjøre det. Som eksempel kan det nevnes at bare utbetaling av dagpenger siden bedriften gikk konkurs, beløper seg til ca. 80 mill. kr. Det er klart at utgifterne her vil fortsette å løpe, enten i form av dagpenger eller ved at kommunen må bruke av sine beskjedne midler dersom man ikke sørger for at folk blir sysselsatt, gjerne innenfor fiskeriavhengig virksomhet.

Man pekte på at kultur- og reiseliv ville gi enorme muligheter for kommunen dersom man hadde midler til å satse på det. Det er utført et hovedfagsarbeid av Natalie Stabell Hofslie og Ragna Fagerli som heter «Mørket skal vike for solen», som danner et unikt grunnlag for Vardø for å kunne videreutvikle kommunen. Jeg var helt overrasket over hvor mye arbeid Vardø har gjort på egen hånd, nettopp for å se hvor veien går videre. Kommunen har satt av 3,8 mill. kr til byfornyelsestiltak fram mot 2006.

I forbindelse med besøket i Vardø var jeg på Kontoret for voldsoffererstatning, der man i dag har 14 ansatte. Vi har hatt en diskusjon om flytting av Luftfartstilsynet, men det som har skjedd i Vardø når det gjelder Kontoret for voldsoffererstatning, er jo et eksempel på en særdeles nyttig og vellykket flytting, hvor man har rekruttert jurister fra hele landet. Jeg tror jeg har snakket med dem alle, og det man hører, er dialekter spredd fra helt sør i Norge til helt nord – de fleste fylkene. Den dagen man får nok ansatte på det kontoret, tror jeg alle fylker vil bli representert. De hadde stipulert at det skulle behandles 1 900 saker på årsbasis, og de må nå ta hånd om 3 000. Der er det altså behov for mer arbeidskraft. Men det man også ser, er at de sitter på et unikt statistisk materiale. Man burde ha tilsatt en arkivar, en forsker, og man burde ha tilsatt statistikere som kan gjennomgå materialet, for så å presentere det. I dag er det Statsarkivet som tar hånd om det.

Jeg besøkte også Lønnsgarantiordningen, som har fått et avdelingskontor i Vardø. De har klart å rekruttere det de skulle av fagfolk, og de var veldig pågående med tanke på at Regjeringen nå må avklare om hele kontoret skal komme dit, ikke bare et avdelingskontor. Det som overrasker en, både gjennom det folkemøtet som var i Vardø den dagen, og gjennom de andre impulsene, er at forutsatt at en del ting legges til rette, så er det stor tro på framtiden i Vardø. Det er muligheter for vekst hvis vi som politikere har vilje til å skape de nødvendige forutsetningene og snu den negative utviklingen som både Vardø og andre lokalsamfunn i Finnmark har hatt.

Statsråd Erna Solberg [11:16:56]: Jeg er enig med representanten Ballo i at det er viktig å ha et positivt syn, og at det er farlig med debatter som kan bidra til at bildet av Vardø-samfunnet eller andre utsatte kystsamfunn i Finnmark bare er negativt. Jeg er også glad for at det foregår mange positive prosesser for bl.a. å lete etter alternative utviklingsveier i Vardø og andre kommuner.

Som jeg sa i mitt svar til representanten Schjøtt-Pedersen i spørretimen 24. november 2004, har Regjeringen stor forståelse for at folk i Vardø opplever den store arbeidsledigheten som svært vanskelig. Jeg deler oppfatningen av at Vardø, og også andre kommuner i Finnmark, er i en svært vanskelig situasjon. Blant annet på bakgrunn av situasjonen i Vardø og i noen andre kommuner skrev jeg i et brev til fylkeskommunen den 3. desember 2004 at jeg var innstilt på å drøfte konkrete tiltak som kunne gi varig bedring av situasjonen med hensyn til å skape nye arbeidsplasser i Vardø og eventuelt i andre lokalsamfunn i en tilsvarende situasjon.

I sitt svarbrev til meg den 7. desember 2004 har fylkeskommunen lagt frem en rekke forslag til tiltak både på kort og på lang sikt. Jeg mener at dette brevet gir grunnlag for den videre oppfølging og dialog som departementet vil ha med fylkeskommunen og andre aktører som kan bidra til en positiv utvikling.

Jeg ser det derfor som svært viktig at vi får til gode prosesser for å komme frem til forslag om bruken av de 75 mill. kr som Stortinget, i forbindelse med nysalderingen av statsbudsjettet for 2004, bevilget over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett til tiltak i Vardø og andre lokalsamfunn i Finnmark som er i en tilsvarende situasjon.

Regjeringen og Kommunaldepartementet har fulgt utviklingen i Vardø og andre kommuner i Finnmark nøye over flere år. Blant annet fikk Vardø status som omstillingskommune i 2001, og allerede den gang var man oppmerksom på behovet for midler til ekstra tiltak i kommunen. I tråd med intensjonene i ansvarsreformen overtok Finnmark fylkeskommune ansvaret for omstillingsarbeid og fordeling av omstillingsmidler i forbindelse med reformen. Omstillingsarbeidet vil pågå frem til 2006. En eventuell videreføring av omstillingsperioden er det først og fremst Finnmark fylkeskommune som må ta stilling til, i dialog med kommunen. I tillegg til omstillingsstatus har Regjeringen sørget for at flere statlige etater de siste årene har lokalisert nye arbeidsplasser til Vardø.

Finnmark fylkeskommune vil, på vanlig måte i forhold til ansvarsreformen, få en ramme til bruk for regionale utviklingsformål fra departementet i 2005. Den foreløpige rammen som er formidlet til fylkeskommunen for 2005, ligger på 111 mill. kr. Og i år som i fjor er en del av denne potten skjønsmessig tildelt – altså med et større beløp på 20 mill. kr – på bakgrunn av omstillingsformålene og utfordringene i fylket.

Regjeringen har altså allerede – før det ble bevilget 75 mill. kr – vært opptatt av at det er omstillingsutfordringer, særlig i Kyst-Finnmark, men også i noen innlandskommuner, som gjør at Finnmark trenger et skjønsmessig tillegg når det gjelder de midlene de har fått disponere. Det endelige beløpet for alle fylkeskommuner kommer til å bli klart i løpet av kort tid. Fylkeskommunen skal i samarbeid med det regionale partnerskapet prioritere bruken av de ordinære regionale utviklingsmidlene i fylket. Dette gjelder også bruken av utviklingsmidler i forhold til Vardø. Det er altså slik at vi gjennom ansvarsreformen også har gitt fylkeskommunen valget mellom hvor høyt man prioriterer omstillingsarbeidet og hvor mye av disse midlene man vil overføre til de kommunene som har størst utfordringer.

Departementet har startet arbeidet vedrørende anvendelsen av de 75 mill. kr som vi har fått ekstraordinært bevilget i nysalderingen av statsbudsjettet for 2004. Vi er opptatt av at dette gir kortvarig hjelp knyttet til den store ledigheten og den vanskelige situasjonen mange mennesker er i, og ikke minst at det gir et langsiktig grunnlag for å skape alternative løsninger. Vi ønsker derfor å samarbeide bredt både med lokale, regionale og statlige myndigheter samt med virkemiddelapparatet. Politisk ledelse i departementet har i den sammenheng invitert fylkeskommunen til et møte i Vadsø den 14. januar. Det vil altså bli et møte om disse forholdene i morgen for å starte en dialog med fylkeskommunen og avdekke noen av de områdene som det kan være aktuelt å satse videre på. Fylkeskommunen har også lagt opp til et arbeid direkte overfor kommunene, og det er viktig for oss at fylkeskommunen tar initiativ til nye tiltak som varig kan bedre situasjonen, og at disse bør ha en lokal forankring. Jeg har ingen tro på at noen utenfra kommer til å løse situasjonen i mange av disse kommunene. Noe av initiativet, engasjementet og eierskapet må også komme fra lokalt hold. I tillegg er det viktig at andre krefter også bidrar. Jeg har derfor lagt vekt på at bl.a. Aetat, Innovasjon Norge, SIVA og regional statsetat ved fylkesmannen bidrar der hvor det er aktuelt og naturlig. Det er flere departement som tar ansvar og samarbeider om disse problemstillingene, og politisk ledelse i Fiskeri- og kystdepartementet deltar på det nevnte møtet i Finnmark.

Fylkeskommunen arbeider aktivt med forslag til bruk av midler, og det har vært et møte mellom fylkeskommunen og kystkommunene. Jeg regner med at Vardø kommunes situasjon også blir tatt opp av fylkesmannen. Etter møtet i Vadsø er det planlagt å reise videre til Vardø for å få et eget møte med kommunen, lokal Aetat og Vardø i Vekst. Vardø i Vekst har allerede startet arbeidet, bl.a. med å arrangere et stort møte for å få frem kreativitet og

nye løsninger. Jeg har forventninger til at disse møtene vil gi oss en innsikt i det omstillingsarbeidet som har vært drevet så langt, og at det fokuseres på hvilke muligheter som finnes for den videre konstruktive satsingen.

Jeg synes mange av de eksemplene på hvordan man aktivt kan bruke historien, som representanten Ballo viste til, høres ut som positiv og konstruktiv nytenkning, som selvfølgelig må være med i vurderingen fremover.

Foreløpig er det for tidlig å si noe eksakt om hvilken innretning de bevilgede midlene skal ha, og hvordan de best kan fordeles på tiltak. Jeg mener at det er svært viktig i løpet av kort tid å utarbeide straktiltak i nært samarbeid med kommunen og arbeidsmarkedsetaten. Det er nemlig slik at det fokuset vi hadde på Vardø før jul, særlig gjaldt den håpløse situasjonen som mange enkeltpersoner opplevde og følte at de var i. Det er derfor vesentlig å gjøre noe konkret i forhold til følelsen av håpløshet blant enkeltpersoner. Imidlertid vil den viktigste delen av arbeidet være å komme frem til tiltak og satsingsområder som gir varig og lønnsom sysselsetting basert på utnyttelse av bredden og mangfoldet. Men det er viktig at også en del av den satsingen må dreie seg om å aktivisere de menneskene som allerede bor i Vardø, og ikke på en måte bare erstatte dem med ny befolkning.

Regjeringens viktigste bidrag til å forbedre situasjonen i Finnmark er å bedre de generelle rammebetingelsene. Jeg har lyst til å understreke det. Det er de generelle rammebetingelsene som bl.a. avgjør om fiskeindustrien kommer til å gå godt i årene fremover. Dette er svært viktig for kystområder som har et eksportavhengig næringsliv. Lavere rentenivå og en fornuftig kronekurs gir et bedre utgangspunkt for fiskeindustrien nå enn tidligere. Det er avgjørende for å få til nødvendig omstilling og internasjonal markedstilpassning for denne næringen at rammevilkårene også er gode. Selv etter de siste årene med stor avskalling, preges fiskerinæringen fortsatt av høy overkapasitet. En slik overkapasitet er en betydelig hemsko for utviklingen av en lønnsom næring. Jeg mener det er svært viktig at næringen selv må komme i en posisjon der den klarer å unytte en vesentlig del av sin produksjonskapasitet, slik at konkurransekraft, lønnsomhet, kvalitet og verdiskapning styrkes og blir mer stabil. Særlig må dette ses i forhold til at det allerede er bevilget betydelige midler i perioden 1997–2003. Tall fra Innovasjon Norge viser til at av en totalramme på 1,57 milliarder kr, som ble bevilget av daværende SND i området, er i alt 70 pst. investert i fiske, fangst, fiskeoppdrett og fiskeindustri. Mye av pengene er tapt. I salderingen for 2004 ble det også gitt tilføringer til tapsfondet til SND for å avveie for disse tapene.

Jeg ser helt klart behovet for jevnere råstofftilgang, og jeg vet at dette er et forhold som fiskeri- og kystministeren er opptatt av, og som han har besvart i brev av 10. januar 2005 til Stortingets næringskomite som et svar på Dokument nr. 8:30 for 2004-2005. Der varsler han en bred gjennomgang av forholdene rundt landing av råstoff, som også har betydning for hvordan fiskeindustrien utvikler seg. Fiskeri- og kystministeren skriver bl.a. videre at det arbeides med spørsmål rundt langsiktige leve-

ringsavtaler, og at dette er et tema som vil bli drøftet i stortingsmeldingen om marin næringsutvikling som er planlagt fremlagt senere i vår.

I den prosessen vi nå er inne i, ser jeg det som særlig viktig at aktører som kan bidra til ny næringsaktivitet, f.eks. i form av knoppskyting og nyetableringer, blir hørt og blir sett. I den sammenhengen er det også vesentlig hvordan den enkelte kommune og fylkeskommune markedsfører de virkemidler og muligheter som allerede er lagt til rette for næringsutvikling. Ingen steder i Norge er virkemidlene så gode som i Finnmark. Både Vardø og andre kommuner må selvfølgelig i den sammenhengen markedsføre virkemidlene i tiltakssonen aktivt. Det er altså ingen andre steder i landet hvor det gis fritak for arbeidsgiveravgift, bare for å nevne ett av tiltakene.

K a r i L i s e H o l m b e r g hadde her overtatt presidentplassen.

Olav Gunnar Ballo (SV) [11:27:39]: Jeg takker statsråden for svaret.

Jeg merket meg spesielt én ting som statsråden sa, nemlig at ingen utenfra kan løse Vardøs problemer. Det er jeg på mange måter enig med statsråden i. Når det kommer til stykket, er det lokalbefolkningen som vil sitte med nøkkelen til å bringe lokalsamfunnet videre.

Men på to punkter må man i hvert fall kunne påpeke at lokalbefolkningen ikke kan klare å løse disse problemene alene. Det ene eksemplet er fiskeriavhengigheten. En kommune som ett år får levert 12 000 tonn fisk og som tre år senere opplever at det landes bare 2 000 tonn fisk, men som er avhengig av fisk, kan naturligvis ikke produsere fisken på land. Dette er en politikk som styres av sentrale myndigheter. Når man i tillegg ser Svartnes-anlegget, som altså skulle produsere 10 000 tonn fisk på årsbasis, sier det seg selv at det var nødt til å gå nedenom og hjem når man ikke hadde forutsigbarhet for råstofftilgangen. Jeg skjønner at dette primært ligger under fiskeriministerens. Det de beskriver i Vardø-samfunnet, er hvordan Innovasjon Norge nå i veldig lang tid har søkt å få en høyest mulig pris ved omsetning av Svartnes-anlegget. Kommunen gir veldig klare signaler om at man nå må få avvirket dette. Nå må Innovasjon Norge se at man sitter igjen med et betydelig tap, slik at kommunen får mulighet til å utvikle dette anlegget på andre premisser – og det man snakker om, er en type industripark.

Jeg vil si at er det noe som er imponerende med lokalsamfunnet i Vardø, med 2 400 mennesker, så er det den iderikdommen man klarer å komme opp med i forhold til å skape noe annet. Kommunen har på eget initiativ laget en stedsanalyse og fått profesjonelle arkitekter til å gjennomgå hvordan Vardø er på godt og vondt når det gjelder arkitektur – noe av den er jo helt unik og fra før annen verdenskrig, i motsetning til resten av Finnmark, som ble helt nedbrent. Den type analyser skulle man satt andre kommuner i Kyst-Finnmark i stand til å lage, for så å gå videre og prøve å knytte dette sammen i kjeder, bl.a. i kultur- og reiselivssammenheng. En kan tenke seg at det fra Hurtigruten bringes 50 000 turister i land i Vardø,

etter at en har skapt en rekke kulturaktiviteter der, at de bringes over land, gjennom Tana, og ender opp i Berlevåg, gjennom et av de mest unike landskap man kan vise dem i Europa – og at man så har en stolt kommune som tar imot dem og viser dem den lokale kulturen. Men for å komme dit må man sette kommunene i stand til å gjøre det som Vardø allerede har gjort, nemlig å få profesjonelle til å gjennomgå både historien og bygningsmassen og så vise en vei videre. Det gjorde man jo i Finnmark like etter annen verdenskrig – det gjaldt alle stedene i Finnmark. Kanskje skulle Regjeringen i samarbeid med Finnmarks-kommunene ha satt dem i stand til det på nytt, slik at man fikk mulighet til mye klarere å se hvor veien går videre. Jeg tviler ikke på at det er mange i de lokalsamfunnene som ville gripe en sånn idé begjærlig. Berlevåg har jo, som Vardø, nå kommet langt på akkurat det samme.

Statsråd Erna Solberg [11:30:48]: Jeg er enig i at Vardø ikke kan klare alt alene, og derfor har vi jo et omstillingsarbeid som pågår. Derfor er det også positivt at det er bevilget mer penger, slik at man kan følge opp med et større sett med tiltak i den situasjonen man er oppe i. Samtidig har jeg lyst til å understreke at jeg tror litt av problemet har vært at fokus har vært veldig ensidig orientert mot å gå tilbake og refinansiere de områdene hvor man tidligere hadde aktivitet innenfor fiskeindustrien. Et grunnleggende problem er at vi har for stor kapasitet i forhold til den mengde fisk som landes totalt sett. Det er slik at hvis alt det tradisjonelle vi har drevet med tidligere, skal refinansieres eller opp å gå, kommer vi raskt til å få flere kystsamfunn ut i krise. Det er nemlig ikke slik at konkurransen når det gjelder en del av disse ressursene, er mellom Oslo og kysten av Finnmark, eller i og for seg Sunnmøre og kysten av Finnmark – konkurransen er mellom forskjellige lokalsamfunn i Nord-Norge som alle er fiskeriavhengige, og hvor det er bygd opp en for høy kapasitet. Derfor er vi nødt til å få en kapasitet i fiskeindustrien og -foredlingen som er tilpasset hvor mye fisk vi i fremtiden kommer til å lande – for vi skal ha en forsvarlig langsiktig forvaltning av fiskeriresursene, det tror jeg også representanten Ballo er enig i. At vi sørger for at rammebetingelsene er gode, er viktig i denne sammenhengen. Det er ingen tvil om at når Kyst-Finnmark fikk store utfordringer i 2002, var det en konsekvens av det høye rentenivået, som da var på over det dobbelte av gjennomsnittlig europeisk nivå. Det var en konsekvens av en høy kronekurs, og det var en konsekvens av at vi i syv år før, hvert eneste år, i Norge hadde hatt en konkurranseforverring lønsmessig i forhold til våre handelspartnere på over 2 pst. – altså 14 pst. i løpet av den perioden. Det er viktig å ta med det, for det er vårt ansvar å sørge for disse rammebetingelsene, slik at man kan utnytte ressursgrunnlaget. Det er altså et nasjonalt ansvar. Det er et ansvar som Regjeringen faktisk har tatt, og som Regjeringen er opptatt av. Men det henger sammen med noen vanskelige politiske prioriteringer som jeg ikke alltid er sikker på om vi tar helt innover oss når vi diskuterer andre politikkområder.

Så har jeg lyst til å si at jeg også er glad for at det viser seg at ny tankevirksomhet, nye ideer og kreativitet er kommet opp. Jeg tror det her kan ligge mye positiv kraft, f.eks. en større grad av satsing på turisme i flere deler av Kyst-Finnmark. Turisme er sannsynligvis en virkelig voksende del av Finnmarksaktiviteten, og derfor kan et av de innspillene vi så langt har fått, å bygge nettverk gjennom små aktører som ikke selv er bærekraftige, være ett virkemiddel. Blant de tingene som jeg synes er positive, er hvordan vi kan utnytte det faktum at mange aktører her kommer til å være så små at de trenger et nettverks-samarbeid for å se destinasjonene og helhetlige turist-opplevelser i sammenheng.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A) [11:34:22]: Det pågår et aktivt arbeid for næringsutvikling i Vardø, særlig er ressursgruppen Vardø i Vekst aktiv i det arbeidet.

Situasjonen langs kysten av Finnmark viser samtidig behov for en ny og helhetlig kystpolitikk, hvor vi utnytter vårt fortrinn med å kunne selge førsteklases fersk fiskeråstoff i stedet for å sende frosset fisk til bearbeidelse i Kina, og hvor vi sikrer fiskerettighetene og fiskeleveransene til kommunene i regionen.

Kystkrisen er et nasjonalt ansvar. Derfor foreslår Arbeiderpartiet at det skal bevilges 150 mill. kr til en aksjonsplan for ny sysselsetting i Kyst-Finnmark. Aller viktigst er det å sikre fisk til de berørte lokalsamfunn. For å få nye investorer synes det å være en forutsetning at anleggene har tilgang på råstoff utover det som kommer fra den lokale kystflåten. Trålråstoff er sentralt for å skape jevn aktivitet over året.

Så er det slik at West Fish-Aarsether og Nordic Sea Holding, som eier eller kontrollerer nesten alle trålerne som har leveringsplikt til Øst-Finnmark, er lagt ut for salg. Det er avgjørende at landanleggene sikres disse trålleveransene. Det kan bl.a. skje ved at det etableres selskap for å overta trålerne, som nettopp har til formål å sikre trålleveransene. Sentrale myndigheter bør etter Arbeiderpartiets syn se positivt på initiativ for å sikre lokal tilknytning for trålerne. Dersom andre næringsaktører overtar eierskapet, må bindingene til lokalsamfunnene styrkes. Fiskeri- og kystdepartementet skal godkjenne eierskifte, og kan fastsette vilkår. De bør da ha som forutsetning for godkjenning at de presiserer leveringsplikten til den enkelte kommune. Det er Arbeiderpartiets syn. Fiskeriministeren må også vurdere muligheten for å disponere noe av den nasjonale kvoten i en periode, slik at man styrker grunnlaget for ny drift.

Det er viktig å vurdere mulighetene for etablering av også ikke-fiskeribaserte arbeidsplasser. SIVA må være åpen for å delta aktivt gjennom å eie bygninger. Det må være økonomisk rom for investeringstilskudd og utviklingstilskudd av nødvendig omfang.

Arbeiderpartiet mener det må legges til rette for utvikling av desentraliserte høyere opplæringstilbud, bl.a. i tilknytning til det fiskeriutdanningsmiljøet som er i Vardø, og at man må vurdere å utvikle en statlig finansiert produktutviklingsenhet der, slik fiskeriministeren tidligere har antydnet.

Det er lagt nye statlige arbeidsplasser til Vardø. Arbeiderpartiet mener det er viktig at man vurderer hvordan disse etableringene kan utvikles. Vi mener at Regjeringen bør vurdere å tilføre ytterligere oppgaver til de etablerte kontorene og tilføre nye oppgaver til Vardø, herunder å legge hele lønnsgarantiseksjonen til Vardø. Gjennom denne typen tiltak er det håp om å gjøre Vardø slagord til virkelighet: Måtte mørket vike for sola.

I n g e L ø n n i n g hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Hans Kristian Hogsnes (H) [11:38:00]: Jeg hører også med blant dem som har stor forståelse for at folk i Vardø-samfunnet opplever den store arbeidsledigheten som svært vanskelig og urovekkende for fremtidsutsiktene.

Det kan nok også gjelde enkelte andre lokalsamfunn her i landet som i likhet med Vardø-området føler et behov for særskilte tiltak. Jeg har stor tillit til at Regjeringen, sammen med regionale og lokale myndigheter, kan finne frem til mulige tiltak som vil bidra til å avhjelpe denne situasjonen. Det avgjørende her må være å drøfte og prioritere konkrete tiltak som kan bidra til en varig bedring av situasjonen – tiltak som kan skape nye arbeidsplasser, og aller helst langs en noe bredere plattform enn bare fiskerirelaterte aktiviteter. Nøkkelen til en positiv utvikling i Vardø-området ligger jo i å skape nye aktiviteter basert på lokale forutsetninger, ikke bare i å flytte eller hente aktiviteter fra andre og kanskje også sårbare lokalsamfunn. Et annet viktig poeng for meg er også at vi ser mulighetene og ikke bare alle problemene. Elendighetsbeskrivelser bidrar, som vi vet, sjelden til å øke interessen verken for nyetableringer eller tilflytting.

Jeg vil gjerne understreke at det viktigste bidraget Regjeringen kan gi, er å fortsette med å forbedre de generelle rammebetingelsene. Dette er helt avgjørende for kystområdene med sitt eksportavhengige næringsliv. Lavere rentenivå og en fornuftig kronekurs gir et bedre utgangspunkt for både fiskeriindustrien og annen eksportrettet virksomhet.

Jeg vil også understreke at det nå er viktig å lytte til de aktører som kan bidra til næringsaktivitet, både i form av knoppskyting og i form av nyetableringer. Da er det viktig poeng for meg å understreke at det er ganske vesentlig hvordan den enkelte kommune og fylkeskommune markedsfører de virkemidler som er tilgjengelige, og de muligheter dette området faktisk kan by på.

Få områder kan by på flere muligheter enn nettopp denne landsdelen. Det er allerede gitt store bidrag til utviklings- og omstillingsarbeid. I tillegg kommer effekten av tiltakssonen, som i sum utgjør store beløp.

Kommunene i Finnmark er allerede blant de kommuner som har landets høyeste inntektsnivå målt pr. innbygger. Det innebærer jo muligheter for å levere gode tjenestetilbud til innbyggerne. Det betyr attraktivitet. Det betyr muligheter til satsing. Vardø er i mine øyne egentlig en by med store muligheter, og som både interpellanten og statsråden var inne på, er det flere positive trekk og muligheter

i det som nå skjer. Det er et samfunn med en mangfoldig og fascinerende historie. Nå må vi ta mulighetene i bruk, både lokalt og regionalt, og ikke bare rope på mer stat.

Per Sandberg (FrP) [11:41:08]: Jeg må bare slutte meg til alle som ytrer bekymring for den utviklingen som vi ser, ikke bare i region Finnmark eller Vardø, men også i mange andre lokalsamfunn. Men før man tegner noen nye linjer eller en ny kurs, tror jeg det er viktig å se bakover på hva som er gjort de siste årene i forhold til hva som skal gjøres. Jeg tror vi har veldig mye å lære av det som faktisk er gjort, særlig i den regionen vi snakker om nå, og da spesielt i Vardø.

Jeg er av den oppfatning at storsamfunnet har vært med på å bygge en rekke samfunn uten armering, og som er veldig skjøre. Årsaken er at mange av disse samfunnene som er bygd opp rundt omkring, skal ha offentlige bidrag for i det hele tatt å eksistere. Jeg har faktisk, i likhet med interpellanten, statsråden og mange andre, en oppriktig tro på at denne regionen og Vardø har store muligheter. Men da er det viktig at vi som skal levere, fra storting og regjering, finner riktige angrepsvinkler.

Jeg lyttet til statsråden, og jeg er for så vidt enig når hun sier at ingen utenfra kan løse alle de problemene som disse lokalsamfunnene står overfor. Det er tross alt lokalsamfunnene selv som i størst mulig grad vet hvor skoen trykker, og vet hvor man skal satse. Men likevel vil jeg gjerne påpeke overfor statsråden at det som det kan gjøres noe med utenfra, særlig fra storting og regjering, er jo rammevilkårene. Det er klart at hvis vi virkelig har tro på at denne regionen har muligheter i framtiden, er det i hvert fall viktig at vi enes om å endre på de rammevilkårene som måtte være en klamp om foten for disse lokalsamfunnene. Og det kan være mange ting. Det fører meg rett og slett over på det som kanskje alle partier har snakket veldig mye om de siste årene, nemlig dette med selvråderett, altså hvordan vi – her i huset og i regjering – skal greie å føre beslutningsprosessene tilbake lokalt. Jeg kan ikke se at det er noen stor villighet til det foreløpig, men håpet er faktisk å gjøre det.

Det er klart at man gjerne kan diskutere – men på tre minutter greier man ikke det – f.eks. overkapasitet i Finnmark. Det er veldig lite diskutert. Ressursene er begrenset. Det er faktisk bare 100 pst. Hvis man skal ha en leveringsplikt eller skikkelige leveranser, er det altså slik at da må det gå ut over andre lokalsamfunn.

Jeg vil også til slutt bare vise til at det går an, og da vil jeg peke på Snøhvit-utbyggingen. Den har gitt et resultat på 2 milliarder kr for leverandører, og 1,4 milliarder kr til Vest-Finnmark. Da er det interessant å merke seg at interpellantens parti var imot den type utbygging, som faktisk har vært det største bidraget til utvikling i Finnmark de siste ti årene.

Karin Andersen (SV) [11:44:37]: Ja, det er riktig at SV har vært imot Snøhvit-utbyggingen. Det er fordi en utbygging i Barentshavet, slik det er i dag, er en trussel mot den viktigste næringen langs kysten, og særlig i Finnmark, nemlig fiskerinæringen.

Det er klart at fiskerinæringen er sentral for bosettingen i Finnmark, og det er vel på det området at det trengs endringer i de generelle virkemidlene, som det ble snakket om her aller først. Det er riktig at det er overkapasitet i fiskeindustrien. Det er nok riktig at det ikke er mulig å åpne alle anlegg med full virksomhet, men det er fullt mulig å få mer av fisken på land i Finnmark, f.eks. hvis man overholder de leveringsforpliktelsene som allerede er der i dag. Det er også mulig å gjøre endringer utover det som sikrer at man får verdiskaping og virksomhet knyttet til den naturressursen som er nærmest, og som er viktigst for Finnmark. Det er det som må være utgangspunktet.

Statsråden viser til at det er fylkeskommunene som nå har overtatt ansvaret for omstillingsarbeidet. Ja, det er riktig. Men det er bred enighet om at situasjonen på Finnmarksysten, og også noen andre steder, nå er slik at staten ikke kan vende ryggen til og si at dette ikke angår oss, at dette bare er fylkeskommunens ansvar. Situasjonen i Finnmark er alvorlig, og behandlingen av nysalderingen av budsjettet for 2004 viste at det var bred enighet om det. Så var det noen som mente at man kanskje skulle trå til noe mer, men vi trenger ikke diskutere det nå.

Poenget er at verken storting eller regjering kan – for å si det slik – sitte og se på en veldig kritisk situasjon og si at dette er noen annens ansvar. Vi har tross alt et overordnet ansvar for å gjøre noe når situasjonen er vanskelig. I en landsdel og i et fylke der arbeidsledigheten er svært mye høyere enn i resten av landet – deler av Kyst-Finnmark opplever en stabil, veldig høy arbeidsledighet – er det klart at det oppleves og føles veldig annerledes enn i deler av landet der arbeidsledigheten nå er i ferd med å synke, noe som er positivt.

Det fører meg til noe av det statsråden sa, at hun må sikre at man ikke erstatter den befolkningen som er der nå, med en ny befolkning. Noe av problemet når man blir arbeidsledig, er jo at man må ha noe å leve av. Nå har arbeidsledighetstrygdperioden blitt kuttet fra tre til to år, og mange i Vardø opplever nå at de går ut av den perioden og havner på sosialkontoret. Hele veien blir man også presset til at man skal flytte, fordi det er noe som kalles mobilitetskravet. Det er noe fornuftig i det, men hvis statsråden faktisk mener at det er et stort poeng å satse på den befolkningen som bor der, og ikke søke å erstatte den med en ny, kan det tenkes at dette regelverket er for rigo- røst i en slik situasjon som f.eks. Vardø opplever i dag.

Morten Lund (Sp) [11:48:00]: Det mest gledelige med budsjettalderingen før jul var de 75 mill. kr som enstemmig ble bevilget som førstehjelp til Kyst-Finnmark. Det er en bevilgning som viser god vilje. Senterpartiet ønsket å bevilge det dobbelte og mener at det trengs mer enn det også.

Jeg synes jeg hørte mange positive signaler i dag fra statsråden. Senterpartiet ser fram til Stortingets og Regjeringens oppfølging i forbindelse med Dokument nr. 8:30, som Odd Roger Enoksen, Marit Arnstad og Åslaug Haga leverte 8. desember, med flere av våre konkrete forslag. I den anledning får alle partier god mulighet til å bidra til

ytterligere enighet om hvordan bosettingen kan sikres i vårt nordligste fylke, der naturressursene er så rike, men der sentraliseringskreftene og næringsnøytralitetspolitikken har rammet hardest.

Da bør Stortinget også drøfte noen grunnleggende, overordnede spørsmål: Hvorfor må det bli kjempekrise i flere lokalsamfunn før alvoret oppdages her hos oss på Stortinget? Det er bare fire år siden siste finnmarskrise, da statsminister Stoltenberg hadde sitt store møte med Finnmarsaksjonen.

Et annet overordnet spørsmål er: Hvorfor velger flertallet her å bruke store beløp på å reparere når skaden har skjedd, i stedet for å føre en jevn, forebyggende verdiskapingspolitikk, som langt billigere kan stoppe fraflyttingen?

De distriktpolitiske bevilgningene ble redusert med 1,7 milliarder kr fra 2001 til 2002. Bevilgningen til kommunale næringsfond har blitt nullet ut. Det er nøye sammenheng mellom slike vedtak og situasjonen i Finnmark i dag. Sparepolitikken gir utrygghet og store tap for private og for samfunnet. SND lovet i 2001 at bibeholdet av 2001-bevilgningen ville sikre 60 000 nye arbeidsplasser i løpet av fem år. De fikk ikke viljen sin, og situasjonen ville ha vært en helt annen i Finnmark i dag om de hadde fått det.

Mulighetene i dette området er mange og flotte, hvis vi vil. Men da må vi være villige til å bruke Norges kapitalstyrke mer aktivt for at Finnmarks rike naturressurser kan gi nye og tryggere arbeidsplasser, og for at befolkningens kompetanse og bolyst blir utnyttet til å skape nye ting. Smartere foredling av fisk er et veldig viktig område. Det trengs kvantesprang, som Børge Brende nevnte her om dagen, til denne forskningen.

Senterpartiet er skuffet over at Presidentskapet avviste Åslaug Hagens anmodning om at et samlet storting skal besøke Finnmark og avholde et møte der for å drøfte situasjonen slik som den er. Det ville ha blitt en annen debatt, og jeg tror Stortinget ville ha hatt veldig godt av å se disse problemene på nært hold og snakke direkte til dem som dette dreier seg om.

Anita Apeltun Sæle (KrF) [11:51:22]: Finnmarskysten har problem. Ein del av Stortinget har sett dette på nært hald, då kommunalkomiteen for kort tid sidan var på besøk i åtte Finnmarskommunar, som alle hadde hatt ein nedgang i befolkninga på 25 pst. eller meir. Fiskebruka stod for eitt år sidan.

Det er vanskeleg å halda ved lag optimismen i ein slik situasjon, og eg er veldig glad for at interpellanten seier at vardøvingane framleis har tru på framtida. Men det hastar å få folk i arbeid, og Aetat har eit særleg ansvar for å få i gang dei tiltaka som er moglege, straks.

Kristeleg Folkeparti meiner at Vardø sin situasjon angår oss alle. Det er positivt at Stortinget løyvde 75 mill. kr meir til Finnmark, og at Regjeringa har teke fatt i problemet. Det er det gjort greie for i fleire innlegg.

Eg har saman med kommunalkomiteen vore på Svartnes og sett dei store, tomme hallane. Det er urovekkjande at dei ikkje er i bruk etter sitt formål, særleg når vi fram-

leis faktisk eksporterer frosenfisk til Kina for vidareforedling. Eg er einig med interpellanten i at noko må anleggast brukast til, og at det er eit ansvar vi alle har.

Vardø har Russland som sin nærmaste nabo og dermed ein kjempemarknad som har bruk for alt. Russland er også i internasjonale økonomiske analysar peikt ut som eit av BRICK-landa, dvs. eit land som kjem til å oppleve stor vekst og utvikling dei nærmaste åra, og som ein dermed tilrår investorar å satsa på. Det må vera mogleg, med den infrastrukturen som finst i Vardø, å kunna tenkja breiare enn fisk og hav. Ein må ikkje droppa fisk, for all del, men utvida horisonten, for vi må innrømme at ressurstilgangen på fisk er avgrensa.

Kristeleg Folkeparti trur at fylkeskommunen er viktig som regional utviklingsaktør, og det er nødvendig at fylket her brukar regionale verkemiddel, som er betydelege i Finnmark, inn mot dei områda som er i ein spesielt vanskeleg situasjon.

No er fylket, saman med andre aktørar, invitert til ein dugnad for å medverka til ei positiv utvikling, og 75 mill. kr ekstra er altså sette av til formålet, og det må det jo komma noko godt ut av. Andre kommunar med store problem ville i alle fall ha synst at det var ei gåvepakke av dimensjonar.

Det må vera mogleg å selja Vardø som det det er, nemleg som eit område med mange moglegheiter. Det er eit område med ei ekstrem plassering og ein ekstrem natur, med ei historie som kan skapa turisme, med fiskeressursar og leveringsplikt, med nærleik til store marknader, med meir offentlege tilskott og betre rammevilkår enn elles i Noreg. Ein har omstillingsstatus, ein har finnmarskatt og tiltakssona sine fordelar, ein har ledig arbeidskraft, om enn ikkje billig, samt infrastruktur og tilgjengelege forretningslokale i tillegg til rimelege bustader.

Det er sikkert meir positivt som kan trekkjast fram dersom ein opptre litt meir som Espen Askeladd og nyttar det som finst. Men det hastar altså å komma i gang.

Steinar Bastesen (Kp) [11:54:47]: Vardø-samfunnet er fortsatt i krise. 75 mill. kr er bevilget til krisen på Finnmarskysten. Det er et nytt kvoteår. Fiskerne er kommet i aktivitet, men fiskeindustrien står fortsatt. Kystpartiet vil støtte alle gode tiltak som gir finnmarskysten rett til å råde over fiskeressursene og utnytte dem selv.

Fiskekvotene i Barentshavet er privatisert. Kvoteene, som for mange år siden tilhørte samfunnet, tilhører nå rederier og enkeltfiskere. Storrederiene har fått eierskap av Bondevik-regjeringen. De har fått det gratis, og de vil kjempe hardt for å beholde det. Da må de samme rederiene betale Fiskeriforskning, Fiskeridirektoratet, Havforskningsinstituttet og flere. For å betale regningen må de selge kvoter, og hvem kjøper da? Jo, da kjøper utenlandske rederier eller aksjeselskaper.

Ligger det en plan bak dette i departementene, eller er det et annet sted det ligger en plan? Ligger det en plan for å avfolke Finnmark, i hver fall Finnmarskysten? Det er et spørsmål jeg har fått fra mange. Jeg kan bare svare:

Det vet jeg ikke. Men det kan se slik ut. Privatiseringen og EU-tilpasninger fører tilsiktet eller utilsiktet til at Finnmark og Finnmarks befolkning får nærmiljøet preget av at fiske blir ulovlig, arbeidsplasser forsvinner, og folk flytter. Ingen, verken her i salen eller i departementene, som har med Finnmarks utfordringer å gjøre, kan nekte for at finnmarkingene har all grunn til å føle seg degradert som innbyggere. De har blitt hetset, de har blitt mobbet, ikke minst av Carl I. Hagen.

Finnmark har enorme naturressurser. Finnmarkingene sitter på noen av de mest verdifulle ressursene vi har i dette landet. Skal vi begynne med gullet på Finnmarksvidda? Skal vi fortsette med oljen og gassen i Barentshavet? Ennå har jeg ikke nevnt fisken i Barentshavet, Norges viktigste fiskeressurs, fisk for milliarder av kroner.

Skulle ikke finnmarkingene klare seg? Alle lurer. Skulle ikke finnmarkingene klare seg, de som har kjempekrabber, og som har enorme fiskeressurser?

Finnmarkingene kan ikke klare seg all den tid de nå er kommet i en situasjon der de bryter regelverket hvis de fisker. De bryter norsk regelverk fordi fisken er gitt til odel og eie til stadig større fiskebåtredier.

Heldige er de som har fått denne odelen, som har fått denne rettigheten. Men er de så heldige, de mindre fiskerne? De siste årene er det blitt 1 407 færre fiskere. Er det rart? Fiskeren Torkil Hopmark stod fram i Fiskeribladet 20. september 2004 og fortalte at han måtte betale 62 300 kr hvert år for å drive lovlig fiske. I tillegg måtte han betale 400 000 kr for å ha et stort sertifikat for båten. Hva vil skje nå når fiskeressursene er privatisert og fiskerinæringen har mistet sitt samfunnsansvar?

Så lenge fiskerne og fiskeriene hadde et aktivt samfunnsansvar, var de fleste politikere forståelsesfulle overfor fiskerne når de skulle betale grunnrente, dvs. skatt på fisken som ble tatt opp fra havet. Når fiskerinæringen ikke tar samfunnsansvar lenger, kan vi ikke forvente at samfunnet skal betale forvaltningen. De får heller ikke betale regningen selv. Finansdepartementet er ikke noen snill julenisse, ikke engang for norske fiskere!

Dessverre får jeg ikke tid til mer, men jeg vil si at Kystpartiet er imot at Norge skal selges bit for bit.

Presidenten: Det høres betryggende ut.

Eva M. Nielsen (A) [11:58:26]: Først vil jeg takke statsråd Solberg for både en konstruktiv og innsiktsfull beskrivelse av situasjonen i Vardø. Det som ble sagt, var bra. Det viser at Regjeringa har tatt situasjonen på alvor, og at Regjeringa er positiv. Vi er enig om mye, kanskje med unntak av fiskeridelen og beskrivelsen av Svartnes.

Stortinget gikk jo inn med 75 mill. kr i desember. Sett fra min side var det et strakstiltak for å opprettholde sysselsettingen i Kyst-Finnmark. Det gav kystkommunene et lite pusterom, men det vil selvfølgelig ikke løse problemene og utfordringene på lang sikt. Disse ligger etter min vurdering, som andre har påpekt før meg i dag, innenfor bransjene reiseliv, sjømat og fiskeri – samt et framtidig olje- og gasseventyr i Barentshavet.

Reiselivsnæringen sysselsetter i dag flere personer i Finnmark enn det fiskeindustrien gjør. Det viser at man er på tur opp. Bransjen drives av godt kompetente folk som har stor kunnskap og bred kompetanse både når det gjelder markedsføring og drift. Det gir trygghet for den framtidige satsingen. Her er det et stort potensial.

Når det gjelder sjømat, presenterte Norges Eksportråd tirsdag i denne uken tallene for eksport i 2004. Eksporten av sjømat har økt med 2 milliarder kr i 2004, og Norge eksporterte sjømat for 28 milliarder kr forrige år. Økningen skyldes i stor grad japanerne, men ikke minst russernes store appetitt på sjømat. Dette må være interessant for en region som har Russland som nærmeste nabo. Bare på Kola bor 1 million mennesker som i de siste par årene har fått økt sin kjøpekraft vesentlig. – Dette med sjømat brenner jeg for, og her må forskningen inn, og det må forsøk til for å få det til.

Som det har vært understreket flere ganger her i dag, vil fiskerinæringa også i framtida være bærebjelken i Kyst-Finnmark. Det er viktig at vi får til kvoteordninger som ikke begrenser nyrekruttering. Det er viktig å komme fram til kvoteordninger som har et lokalt perspektiv, et lokalsamfunnsperspektiv. Det er et paradoks at kvotene alene i dag i flere tilfeller utgjør mer enn 50 pst. av fiskefartøyverdien. Det sier noe om hvor vanskelig det er for de unge å komme inn i fiskerinæringa.

Fiskeriministeren har sagt at vi må se vestover, vi må se til Island og lære av islendingene. Jeg vil utfordre både Regjeringa og Svein Ludvigsen spesielt: Hvorfor ikke se lenger vest, helt til Alaska? I Alaska har man et system med kystsamfunnskvoter, hvor kystsamfunn har fått egne kvoter til eget fiske. Det er et spennende prosjekt, som nå evalueres i Alaska. Det burde vi se på.

Til slutt vil jeg si at vi må få en avklaring i gråsonen. Vi må utvide vårt engasjement for utvinning av olje og gass i Barentshavet. I mot nord-politikken må vi trå til mye hardere. Jeg vet at utenriksministeren skal på besøk til Murmansk og dette området snart. Men vi må ikke reise bare for å se og høre, vi må også ha en mot nord-politikk.

Olav Gunnar Ballo (SV) [12:02:14]: Jeg oppfatter det slik at det har vært en debatt i en konstruktiv ånd. Jeg har satt pris på mange innspill som har kommet.

Flere har vært inne på det store potensialet som Finnmark har når det gjelder turisme, og det er jeg helt enig i. Men det man ikke kommer rundt når det gjelder Kyst-Finnmark, er at uansett vil fiskeriene danne basis også for turisme, for kulturtiltak, for annen virksomhet – også for etablering av offentlige arbeidsplasser. Det folk vil se, er jo levedyktige samfunn. De vil se at egnebuene er i bruk, og de vil se fisken komme til land. Dette ble også sterkt betont da jeg var i Vardø og for den saks skyld når jeg har besøkt andre kystsamfunn, som Berlevåg og Båtsfjord.

Man ser det samme i forbindelse med turismen til Nordkapp. Det er ønske om å besøke steder der man driver med fiskeri på veien dit. Hvis vi ikke klarer å ivareta det, sikre at ressursene gis lokal tilgang, vil det også over tid være svært vanskelig å få i stand andre aktiviteter.

Derfor blir det viktig å ha en politikk knyttet til fiskerierne som gir forutsigbarhet.

Hvis man tenker seg at fiskerierne danner grunnlaget for omtrent halvparten – egentlig flere – av Finnmarks kommuner, kan det virke som om man har plassert grunnmuren ett sted og byggverket et helt annet sted. Den avklaringen som Vardø ber om når det gjelder Svartnesanlegget, er helt nødvendig. Det er nettopp et eksempel på at det er dårlig sammenheng mellom det at man er avhengig av å få levert råstoff lokalt, og at man har landbaserte anlegg som er dimensjonert for det. Jeg skulle gjerne ønsket at statsråden kunne ha gitt noen signaler om Regjeringens syn på at man får frigjort Svartnesanlegget, at man gir signaler til Innovasjon Norge, og at man på den måten kommer i gang med andre aktiviteter der. Jeg hørte kommunen og Vardø i Vekst snakke om en rekke innspill. Det var nevnt bl.a. mulighet for fiskeauksjoner som én idé. Men det kan jo hende at det kan være andre ting, som en industripark der man kunne hatt folk til å se på dette. Kommunen er ikke i en økonomisk situasjon til å kunne betale det Innovasjon Norge forlanger for bygget. Så her har Regjeringen en rolle å spille for at man raskt skal komme videre i forhold til Svartnesanlegget. Det ønsker jeg avslutningsvis å utfordre statsråden direkte på.

Så er det også andre ting jeg ønsker at statsråden skal si mer om, nemlig statlige arbeidsplasser og videreføring av det man har gitt signaler om. Summen skulle være omtrent 50 arbeidsplasser, og til nå er, så vidt jeg kjenner til, nærmere 25 arbeidsplasser på plass i Vardø. Statsråden kunne kanskje sagt noe om hvorvidt man skal gå videre med det man har forespeilet Vardø-samfunnet når det gjelder statlige etableringer.

Statsråd Erna Solberg [12:05:24]: Jeg synes det har vært mange både reflekterte og konstruktive innlegg i denne debatten om hvor vanskelige og hvilke utfordringer vi står overfor.

Jeg tror vi må ta innover oss at det er en ulempe ved å være verdens rikeste land. Det er at vi også er verdens dyreste land å produsere i. Vi har verdens vanskeligste konkurranseforhold, og det krever en del omstillinger som er smertefulle når man lever med dem. Det er da uhyre viktig å ikke tro at enkle løsninger i en globalisert verden ville forhindre at omstillinger kom. Det er viktig å være klar over at de generelle rammebetingelser er noe av det viktigste Regjeringen jobber med, bl.a. for at vi fortsatt skal være konkurransedyktige på de fiskeressursene vi har. Det er ikke nok at vi har ressursene. Vi må også kunne videreføre dem til en pris som er internasjonalt konkurransedyktig. Der ligger en av de grunnleggende norske utfordringene. Den er en særlig utfordring, for til tross for at vi har mye gunstigere skattesystemer

og vilkår i Finnmark, har det vist seg at kombinasjonen av endringer, altså en overkapasitet, og vanskelige rammebetingelser og en voldsom kostnadsvekst på slutten av 1990-tallet i Norge bidro til at internasjonalt var vi ikke lenger konkurransedyktige på produktene.

Dette er etter min mening vår jobb nr. 1 for også å ivareta Distrikts-Norge. Jobb nr. 1 er ikke å fylle på kommunale næringsfond. Etter å ha hørt på representanten Lund må jeg få lov til å si at de oppskriftene hjelper ikke mye i forbindelse med en globalisert internasjonal økonomi for næringer som er eksportrettet. Det er nettopp slik at fiskerinæringen er eksportrettet. Det er nettopp næring rett mot innenlandsmarkedet. Derfor er det viktig at vi holder fast ved at vår viktigste jobb er å gjøre noe med rammevilkårene.

Så er det også viktig at vi må være klar over at vi har forpliktelser som storsamfunn for omstillinger. Vi har hatt den forpliktelsen hele veien. Det er derfor vi har gitt mer penger til disposisjon til to fylker de to siste årene, og Finnmark har fått mer enn de objektive kriteriene som vi opererer med når det gjelder ansvarsreformen og formidlingen av distriktstiltak. Det dreier seg om Sogn og Fjordane og Finnmark, for det er de to fylkene som vi har sett har størst omstillingsansvar. Så er det jo da en interessant observasjon for meg å se at når vi gir 20 mill. kr mer til Finnmark fordi man har disse særskilte omstillingstiltakene på kysten, velger Finnmark fylkeskommune selv å bruke bare 9 mill. kr av de millionene til de tre omstillingskommunene. Det respekterer jeg at de gjør, for de må jo vite at andre tiltak da er bedre, men jeg blir litt forbauset over at det ledende partiet i Finnmark er så kritisk til Regjeringen, når de selv faktisk har valgt å gi mindre enn den ekstratildelingen til Finnmark fylke til de samme kommunene som vi nå diskuterer her.

Den friheten vi har gitt, er også en frihet til å ta ansvar for sine egne prioriteringer, og det synes jeg man skal ta med seg.

La meg si bare én ting om Svartnesanlegget, for tiden går fort her: Vi skal se på dette, men jeg kan ikke love noe nå. Vi begynner altså møtevirksomheten i morgen, og det er klart at vi må bruke den infrastrukturen som er der, til gode formål, også i områder hvor vi har eierinteresser gjennom Innovasjon Norge.

Presidenten: Dermed er interpellasjonsdebatten i sak nr. 2 avsluttet.

S a k n r . 3

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 12.10.